Cena egz. 25 zł.

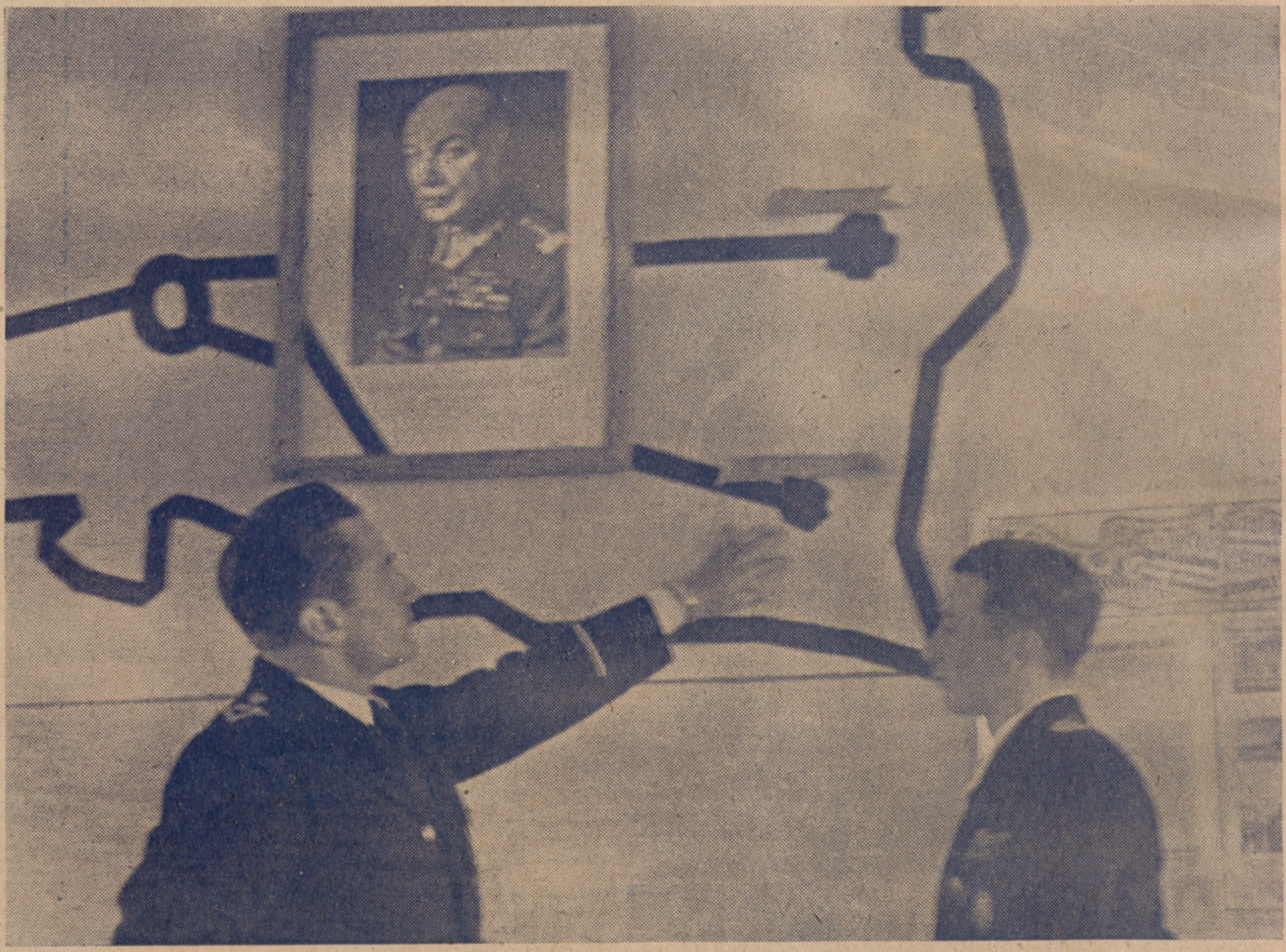
MŁODZIEŻ MORSKA

LIGA MORSKA | Nr 5 WARSZAWA GDYNIA maj 1948 r. Rok IV | MARYNARKA WOJENNA



O. R. P. „BŁYSKAWICA" MASKOTKA ZAŁOGI PRZY OERLIKONIE fot. K. Komorowski

TREŚĆ NUMERU 5:



W Oficerskiej Szkole Marynarki Woj., w ramach akademii ku czci zmarłego w roku ubiegłym generała broni Karola Świerczewskiego, kursanci wykonali pomysłową tablicę, na której zaznaczono cały szlak bojowy dowodzonej przez Zmarłego w czasie minionej wojny II-ej Armii Wojska Polskiego. fot. W.A.F., Uklejewski

MŁODZIEŻ MORSKA

Warszawa — Gdynia

MAJ 1948 R.

Nr. 5. Rok IV.

ŚWIĘTO JEDNOŚCI

Przyjął się zwyczaj polegający na tym, że w dniu 1-go maja ludzie pracy omawiają dotychczasowe osiągnięcia i nakreślają sobie drogi dalszego rozwoju. Warto przy tym podkreślić, że skupienie całej uwagi na zagadnieniach rozwoju dobrobytu jest możliwe tylko w krajach, w których człowiek pracy jest gospodarzem i zagadnienie walki o prawa wyzyskiwanego robotnika nie absorbują jego uwagi.

W Polsce Ludowej, gdzie u steru nawy państwowej stoi robotnik, chłop i inteligent pracujący, mamy takie warunki i dlatego uważamy za stosowne po omówieniu dotychczasowych osiągnięć na odcinku morskim, jeszcze raz przypomnieć naszej młodzieży, tak uczęszczającej do szkół morskich, jak i zrzeszonej w szeregach Ligi Morskiej, o drogach, jakimi powinna iść, o pracach, jakie powinna wykonać, by w przyszłości zwiększyć zastępy pracowników morza.

Ponieważ najłatwiej jest zorientować się w osiągnięciach przez zestawienie ich z innymi, postaramy się porównać osiągnięcia na odcinku morskim do 1939 roku, z osiągnięciami od chwili odzyskania niepodległości do dnia dzisiejszego. Oto kilka cyfr:

Przed wojną granica morska stanowiła 154 km (2,5% wszystkich granic), obecnie stanowi 514 km (14% wszystkich granic).

Powierzchnia wodna dużych portów wzrosła z 224 ha do 898 ha. Długość nabrzeży z 12,8 km do 28,9 km, pojemność śpichrzy i elewatorów z 10 tys. ton na 69 tys. ton, tonaż polskiej floty handlowej wzrósł z 95 tys. BRT na 154 tys. BRT. Poważnie wzrosły połowy ryb. Jeżeli przed wojną na 1000 mieszkańców połowy morskie dawały 357 kg rocznie, to w ubiegłym roku cyfra ta wzrosła do 1633 kg. Uzyskaliśmy 150 tys. m³ zbiorników do magazynowania produktów płynnych, przed wojną nie mieliśmy w ogóle w porcie Gdyńskim takich zbiorników.

Przejdźmy do szkolnictwa. Przed wojna była tylko jedna szkoła morska, obecnie jest ich 7. W roku 1938 było tylko 110 słuchaczy w tej jednej szkole. Obecnie liczba ich wzrosła do 1.237, czyli zamiast jednego człowieka na 291 tys. mieszkańców, jeden na 19 tys. mieszkańców poświęca się wyłącznie pracy morskiej.

Tonaż obrotów morskich przypadających na 1 mieszkańca z 262 kg w roku 1938 wzrósł do 441 kg w roku 1947.

Osiągnięcia w pracy na Wybrzeżu są rezultatem pracy wytężonej armii pracowników, na które składają się: 10.000 zatrudnionych w stoczniach, 7.200 w rybołówstwie, 2.800 w żegludze i 278 w szkolnictwie. Razem 29.000 osób. O naszych osiągnięciach na odcinku morskim, pomijając wyżej wymienione dane, świadczy dobitnie fakt zwiększenia obrotów handlowych przez nasze porty w przeciągu ostatnich 2 lat o 40%. Cyfry te mówią same za siebie.

Nasza młodzież, zrzeszona w szeregach Ligi Morskiej żywo interesuje się zagadnieniami morskimi, powinna dane te mieć na uwadze i pamiętać o tym, że zastępy pracowników na morzu i Wybrzeżu są nie wystarczające, że ludzie są bardzo, bardzo potrzebni. Ważne przy tym jest, aby przyszli pracownicy przynosili ze sobą pewien zasób wiadomości, który ułatwi im pracę i bardzo wydajnie pomoże w pokonywaniu trudności, związanych z kompletowaniem kadr.

* * *

Czytając te słowa wielu z Was przeniesie się myślą do przeszłości, by przypomnieć sobie historię tego pięknego święta pracy, inni znowu zastanowią się nad tym, w jakich warunkach obchodzą to święto inne narody.

Historia święta pracy jest stosunkowo młoda. 59 lat temu t. j. 14 lipca 1889 roku, zebrany w Paryżu Kongres jednoczenia sił klasy robotniczej uchwalił rezolucją święto Pierwszego Maja. Odtąd dzień pierwszego maja stał się symbolem i przykładem jedności klasy robotniczej w jej walce z kapitalistami, stał się demonstracją siły, płynącej z tej jedności i zwartości.

Oto kilka dat z historii takich demonstracyj u nas. Pierwsze święto majowe odbyło się w Polsce w roku 1900 i pomimo represji ze strony władz zaborczych odbywało się i w latach następnych. W roku 1905 w demonstracji pierwszomajowej ulice Warszawy, Łodzi, Petersburga i Moskwy zalane były krwią robotników polskich i rosyjskich w walce o obalenie caratu.

W latach 1937—38 demonstracja 1-szo majowa była skierowana przeciwko profaszystowskiej polityce ówczesnego rządu, przeciwko polityce ustępstw Hitlerowi, była manifestacją pragnienia sojuszu ze Związkiem Radzieckim. W 1939 roku straciliśmy niepodległość. Ale nawet nieludzki terror bandytów hitlerowskich nie potrafił zmusić mas pracujących do wyrzeczenia się święta. Wystąpienia zbrojne i propagandowe w dniu 1 maja każdego roku okupacji przybierały na sile.

Ten okres skończył się jednak w dniu 9 maja 1945 roku, kiedy zostały złamane i rzucone na kolana hitlerowskie Niemcy, dzięki zwycięskiej walce państw sojuszniczych ze Związkiem Radzieckim na czele.

Dzień pierwszego maja w 1945 roku, gdy dymiły jeszcze zgliszcza Warszawy, masy pracujące miast polskich obchodziły w wyzwolonej Ojczyźnie pod znakiem zwycięstwa nad hitleryzmem.

W 1946 roku świat pracy demonstruje zwartość swych szeregów. Rok ten zamyka okres wstępny odbudowania podstaw Polski Ludowej.

W roku 1947 — po wyborach w dniu 19 stycznia — demonstracja pierwszomajowa odbywa się pod hasłem utrwalenia zdobyczy mas pracujących i walki z elementem wrogim państwu polskiemu — wewnątrz kraju.

Nadchodzi dzień 1 maja 1948 r. W walce zrodziło się święto pierwszomajowe i w walce obchodziły je dziś narody świata.

Uciśnione ludy kolonialne w Indonezji, Vietnamie, Indiach, Birmie i na Malajach, walczą o swą niepodległość. Krwawi obficie Palestyna — tylko dlatego, że na tym skrawku ziemi, przeznaczonej na Ojczyznę dla znękanego narodu żydowskiego, ścierają się interesy Anglii i Ameryki. Bratobójcze walki toczą się w Grecji i Chinach, gdzie faszystowskie elementy opłacane przez Amerykę chcą zaprowadzić taki ład, jaki jest na rękę magnatom a nie narodom. Na szczęście, tak w Chinach jak i w Grecji, większość narodu zrozumiała, że prawda jest po stronie demokratów i zasila szeregi armii ludowych, przyspieszając tym ich zwycięstwo. We Włoszech, gdzie po ostatnich wyborach zwyciężyła wprawdzie reakcja, obóz demokratyczny liczy przeszło 8 milionów ludzi i stanowi groźną siłę dla zwolenników faszyzmu i wojny. Silne są również pozycje elementów demokratycznych we Francii, które krzyżują plany reakcyj. Równocześnie państwa demokracji ludowej ze Związkiem Radzieckim na czele zdecydowanie walczą o pokój, o równouprawnienie, o dobrobyt gospodarczy, o sprawiedliwość społeczną.

W walce tej o lepsze jutro, o nieustanny rozwój i postęp, nasza młodzież dotrzymuje kroku starszym. W zrozumieniu, że w jedności siła, stworzono wspólny front organizacyj demokratycznych młodzieży polskiej. Z każdym dniem zbliżamy się do jedności organicznej organizacyj młodzieżowych. Wspólna odezwa pierwszomajowa i wspólne szeregi podczas pochodu pierwszomajowego były najlepszym tego dowodem. Równie dobitnie świadczy o patriotyzmie naszego pokolenia entuzjastyczne przyjęcie przez całą młodzież ustawy o P. O. „Służba Polsce".

PAMIĘTAJMY O NICH W TEN DZIEŃ

Jest piękny, słoneczny dzień majowy na Wybrzeżu. Miasto: w urzędzie, w sklepie, biurze, w fabryce, warsztacie, w szpitalu i na ulicy — normalny, codzienny ruch, zwykła praca. Tu i owdzie budują dom, naprawiają bruk na jezdni, zakładają klomby na kwietnikach. W szkołach morskich — wykłady, zajęcie teoretyczne, przygotowania do egzaminów. Niebawem młodzi ludzie, przyszli nawigatorzy i mechanicy, chłopcy okrętowi, rybacy — wyjadą na morze, pokażą czego nauczyli się w murach uczelni, czy na kursach żeglarskich. Popłyną jachtem, kutrem, statkiem szkolnym, handlowym, szkunerem, — ci z „marwoju" (Marynarka Wojenna — przyp. red.) — niszczycielem, trawlerem, ścigaczem, okrętem podwodnym. Teraz nikt nam przecie nie powie, że mamy za mało tego morza, żeby starczyło dla tylu! To już nie „okno na świat" — jak się mówiło przed wojną — to cała „żelazna brama", jak powiedział pewien uczeń z P.C.W.M. — Warszawiak.

A od czego się to wszystko zaczęło, jak było właściwie z tym szerokim dostępem do morza i uzyskaniem słusznej, daleko wysuniętej granicy na zachodzie, — o tym czytamy, moi kochani, dość często z okazji tej, czy innej rocznicy. Na przykład na poprzedniej stronicy mój kolega wyjaśnił Wam, dlaczego i w jakich warunkach obchodziliśmy w tym roku radosne Święto Pracy i rocznicę Dnia Zwycięstwa nad imperialistycznym najeźdźcą z lat 1939-45. Pozazdrościłem temu koledze i także chcę Wam wspomnieć o innych dwóch rocznicach, dość ściśle nawet z sobą związanych, nie tyle przypadkiem, ile historią, która często wie, co robi!

Otóż, jak wiecie, po rozpoczęciu w Polsce okupacji niemieckiej, w społeczeństwie rosnąć zaczęły tendencje walki zbrojnej z najeźdźcą. Wbrew tej grupie konspiratorów, która trzymała się niesłusznej, z Londynu narzuconej, polityki biernego stania z bronią u nogi, słuszniejszą okazała się w praktyce postawa reprezen-



Najkrótszą i najbardziej honorową drogą do kraju! Żołnierz polski 1 Dywizji im. Tadeusza Kościuszki w niespełna 9 miesięcy po bitwie pod Lenino — w lipcu 1944 r. forsuje Bug.

fot. W.A.F.

tujących wolę większości narodu demokratycznych grup bojowych, zdecydowanych gnębić wroga i osłabiać jego siłę, przyczyniając się w ten sposób do rychlejszego nad Niemcami zwycięstwa.

Z tych właśnie grup powstała Gwardia Ludowa, która rzuciła swoje wyzwanie okupantowi. W noc na 15 maja 1942 roku oddział Gwardii Ludowej pod dowództwem „Małego Franka“ Zubrzyckiego pierwszy w Polsce wymaszerowuje w pole, rozpoczynając planową, partyzancką akcję bojową. Od tego dnia okupanci na całym obszarze Polski wstrząśnięci zostają coraz to większą ilością aktów sabotażowych, dokonywanych przez coraz to nowe grupy dywersyjne Gwardii Ludowej. Na pierwszym, oczywiście tajnym, posiedzeniu Krajowej Rady Narodowej, odbytym 31 grudnia 1943 r., postanowiono z Gwardii Ludowej i innych oddziałów partyzanckich organizacyj postępowych, utworzyć jedną, zespoloną wspólną siłą i ideą, Armię Ludową. Dowództwo nad nią objął obecny Marszałek, ówczesny generał Rola - Żymierski. Od tej chwili akcja zbrojna przeciwko okupantowi przybrała jeszcze bardziej na sile. Armia ta — jak wiemy z wydarzeń, które nastąpiły w latach 1944-45, zespoliła się z 1 Armią Wojska Polskiego, sformowaną w ZSRR. W ten sposób powstało Odrodzone Wojsko Polskie. Na wyzwolonych przez Armię Radziecką i nasze wojska terenach partyzanci wstępowali do regularnego Wojska Polskiego, kontynuując w jego szeregach walkę o niepodległość Rzeczpospolitej.

Jak zaś powstała Pierwsza Armia?

9 maja 1943 roku, tj. dokładnie pięć lat temu, w dalekich podmoskiewskich Sielcach, powstaje dzięki inicjatywie Związku Patriotów Polskich w Z.S.R.R. — I. Dyw. im. Tadeusza Kościuszki. Po niesławnym wymarszu oddziałów Andersa z Z.S.R.R., który wycofał swoje oddziały z walki wbrew postanowieniom porozumienia rządu radzieckiego z ś. p. gen. Sikorskim — grupa trzeźwych Polaków, którzy w sojuszu z Z.S.R.R. widzieli naszą lepszą przyszłość i zwycięstwo nad hitleryzmem, stworzyła podstawy do nowego porozumienia z rządem radzieckim. Rozumiejąc, że najbliższą drogą naszego żołnierza - tułacza do Kraju, jest droga bezpośrednio prowadząca ze Związku Radzieckiego do Polski i że na tym froncie nastąpi rozgromienie Niemców, ludzie ci doprowadzili do faktu, że nasi żołnierze otrzymali cały ekwipunek wojskowy, świetne, nowoczesne uzbrojenie, wikt i żołd od rządu radzieckiego, który, tym jakże znamiennym uczynkiem, zadokumentował swój życzliwy do nas stosunek i, który w braterstwie broni naszych radzieckich żołnierzy — widział symbol braterstwa broni wszystkich słowiańskich narodów.

Na zawsze pozostanie w pamięci narodu polskiego pierwsza bitwa dywizji im. Tadeusza Kościuszki pod Lenino w dniach 12 — 13 października 1943 r. W ciągu kilku miesięcy dywizja rozrosła się do rozmiarów Korpusu, a potem do stutysięcznej Armii. Ukoronowaniem chlubnych walk żołnierzy polskich u boku żołnierzy radzieckich jest zaszczytny udział w szturmie Berlina w dniach 30.IV .— 2.V 1945. Przez cały czas swego istnienia butna stolica Niemiec nie widziała żołnierza polskiego, — aż do dni swojej sromotnej kapitulacji.

Wspólna walka i wspólne cele, jakie przyświecały zarówno Armii Ludowej, jak i Pierwszej Dywizji im. Tadeusza Kościuszki, tego zalążka Pierwszej Armii Wojska Polskiego, stały się fundamentem odrodzonego Wojska Polskiego i ostatecznego zwycięstwa nad Niemcami oraz odzyskania niepodległości naszego Państwa.

Wspomnijmy ich czyny dziś, w majowy dzień roku 1948. Zasługują na to.



Lata okupacji niemieckiej w Polsce. Generał „Rola" (obecny Marszałek Polski, Michał Żymierski) wśród partyzantów Armii Ludowej w lasach lubelszczyzny.

JEDEN DZIEŃ W ŻYCIU KOMPANII

Przed wejściem na rejon kompanii przechadza się służbowy. Jego miarowy, wolny krok echem odbija się między budynkami. Wschód słońca oblał niebo purpurą, a ostry wiatr pomarszczył sunące górą chmury. Służbowy co chwila spogląda na zegarek. Zbliża się szósta, godzina pobudki. Marynarz uśmiecha się na myśl, jak to jego koledzy będą za chwilę „pryskać“ z łóżek, jakby to powiedział wiecznie namarszczony szef.

— O wilku mowa, a wilk tuż — pomyślał służbowy, widząc zbliżającą się władzę kompanijną. Za chwilę szef przyjął meldunek, że „w rejonie kompanii nic ważnego nie zaszło“. Niemal równocześnie zabrzmiał ostry gwizdek i komenda: „Pobudka wstaać!!!“

Zaroiło się na salach, zabieliły się postacie wstających. Jedni szybko ubierali się, spiesząc do umywalni, inni, urzeczeni widać marynarskim snem, zastanawiali się, co było w nim marą, co zaś stanowiło rzeczywistość, gdy w rozmyślania wtargnął wszędobylski głos szefa. Po chwili sale opustoszały. Zaczął się normalny dzień życia — dzień pracy kompanii.

* * *

— Kompania śpiewa!

W miarowy stukot podkutych butów wpadły pierwsze słowa piosenki. Kompania zaśpiewała pełną piersią. Wiatr porwał melodię i poniósł ją gdzieś między koszarowe bundynki, powtórzył stukrotnym echem, zagubił wśród drzew. Chłopcy śpiewali. Szli szybkim krokiem, jakby im pilno było rozpocząć ćwiczenia. Czekało ich przecież ostre strzelanie, którego żołnierzowi zawsze za mało.

Ręce jednolicie podnosiły się „do paska“, jak mawiał szef, migając co chwila „belkami“ i „specjalnościami“, naszytymi na rękawach. Same „starmary“, maty i bosmaty — kompania podoficerska. Czerwieniły się na rękawach torpedy, miny, koła sterowe, kotwice, sygnałowe chorągiewki. Wszystkie pokładowe specjalności zeszły się w kompanii, która miała dać niedługo wartościowych podoficerów, przygotowanych do szerzenia marynarskiej wiedzy wśród nowych rekrutów. Ostatnio powtarzali cały materiał o broni, pocisku i amunicji, a dziś szli wykazać się praktyczną znajomością swego „fachu“...

* * *

— Dla pewności powtórzymy sobie wszystko, co wiemy o broni stromotorowej, o amunicji, jaką się do niej stosuje — spokojny głos chor. Różnawskiego wpada w słuchające ze skupieniem audytorium.

— Jak dzielimy tor pocisku? St. mar. Dziekan!

— Tor pocisku dzielimy na trzy zasadnicze części: wznoszącą, wierzchołek toru i część opadającą. Pocisk po wylocie z lufy przebiega częścią pierwszą, osiąga szczyt, a następnie poczyna pod wpływem przyciągania ziemskiego i utraty szybkości opadać...

* * *

Od strony strzelnicy dobiega ostra salwa karabinowa. To pierwsza grupa rozpoczęła strzelanie.



Poranna zbiórka szkolnej kompanii na chwilę przed wymarszem na zajęcia, które przewidują na dzisiejszy dzień ostre strzelanie. Są to dla młodych marynarzy najmilsze ćwiczenia.

Marynarze przeszli jeszcze raz ćwiczenie z trójkątem błędu, a teraz leżąc na stanowiskach zawzięcie celowali. Niejeden z nich odpowiadał kolegom o swych strzeleckich wyczynach, toteż drżał teraz nieborak, obawiając się „wsypy". Mierzył starannie mimo, że po każdym wystrzale sąsiada wiatr niósł mu ziarenka piasku w oczy, strzelał, obserwując tarczę, uśmiechał się jeśli pocisk był „w tarczy". A gdy pokazujący podał „w celu", czekał następnego trafnego strzału, bo wiedział, że za dobre wyniki czeka przepustka.

Znów pada komenda: — Ładować, celować, strzelać! — a za chwilę ostry trzask karabinowych wystrzałów miesza się z szumiącym groźnie, rozhukanym Bałtykiem. Po salwie następuje pokazywanie. Na piątej tarczy nic nie widać po raz drugi. St. mar. Pszonicki wyraźnie się niecierpliwi. Niemożliwe przecież, aby sygnalista z ORP „Błyskawica" nie umiał strzelać! Toteż nasz sygnalista staje nagle w postawie wyjściowej do sygnalizacji i poczyna zawzięcie machać rękami w takt znaków semafora. Tłumaczy koledze, że muszą być trafne, widział bowiem wyraźnie, że poszły w cel!

Pokazywacze jeszcze raz badają tarczę nr. 5 i rzeczywiście znajdują dwa trafienia. Nasz sygnalista jest wyraźnie zadowolony. Za chwilę celuje już trzeci raz. Padają świeże strzały...

* * *

Duży plac koszarowy zapełnił się marynarzami. Ćwiczą musztrę. Co chwila któraś z drużyn przechodzi przed swym drużynowym, przerabiając salutowanie. Drużynowi bacznie śledzą każdy ruch swych podwładnych, poprawiając co chwila niedokładności.

Gwizdek kończy to ćwiczenie, a kompania staje w dwuszeregu, by ćwiczyć chwyty bronią. Niejeden przypomina sobie odbyty niedawno wykład o higienie życia żołnierskiego i uśmiecha się na myśl, że musztra, wybitnie ruchowe ćwiczenie, winna... Rozmyślania przerywa komenda: Na ramię broń!

* * *

Jak za „pociągnięciem sznurka", co zwykł mawiać szef, dziesiątki rąk zlały się w jedno. Porucznik z zadowoleniem uśmiechnął się. Kompania ma dziś stanowczo swój „dobry dzień".

* * *

W świetlicy rojno i gwarno. Jedni siedzą przy stołach, grając w warcaby czy szachy, inni czytają książki. W jednym z kącików zebrała się grupa żądnych niesamowitych opowieści kolegów. Jeden z marynarzy trzyma w ręku książkę. To „Wielkie dni małej floty". Czytają właśnie opis przedarcia się okrętu podwodnego „Orzeł" z Tallina przez Skagerrak. Czytali już w swej grupie „ludzi pierwszej Armii", czytali „Dywizion 303" i inne. Ciągnie ich jednak do opowieści morskich, do rozhukanego żywiołu. Wszyscy już postanowili, że całą paką pozostaną po egzaminach jako podoficerowie zawodowi.

* * *

Godzina dwudziesta pierwsza. We wszystkich salach panuje niczym niezmącona cisza. Słychać tylko miarowe, spokojne oddechy zasypiających marynarzy. Niejeden z nich, zasypiając, myśli o odbytych ćwiczeniach, o strzelaniu, mustrze, o wykładzie, o okręcie, na który niedługo wróci, by dalej pełnić służbę. Niejeden wspomina kolegów, dom rodzinny, a może śni mu się jego dziewczyna...

Służbowy, jak każdej nocy, wolno przemierza korytarze, przed budynkiem przechadza się wartownik. Nad wszystkim czuwa oficer inspekcyjny. Może myśli, czy zrobić dziś kompanii nocny alarm i przegląd, czy też zostawić to na później. Takie alarmy wyrabiają sprawność szybkiego ubierania się i stawania w gotowości bojowej na zbiórkę. Postanawia widocznie pozostawić śpiącą kompanię w spokoju, wychodzi tylko na przegląd jej rejonu, gdzie spodziewa się, jak zwykle, zastać wzorowy porządek i spokój.

Kompania śpi po całodziennej pracy, by jutro stanąć do nowych zajęć...

st. wol.

POLSKIE ZNACZKI POCZTOWE z motywami morskimi

Pierwszym znaczkiem pocztowym z motywem morskim, jest znaczek 50 fen. w kolorze niebieskawo-zielonym, który ukazał się w serii, wydanej w czerwcu 1919 roku ku pamięci otwarcia Sejmu Ustawodawczego. Widoczek przedstawia białego orła z rozpostartymi skrzydłami na brzegu morza, a w oddali statek żaglowy.

W serii znaczków obiegowych z widokami, wydanej w latach 1926/32, ukazały się dwa następne znaczki o wartości 20 gr czerwony i 45 gr fioletowy, posiadające obydwa jednakowe widoczki statku żaglowego na morzu. Znaczek 20 gr był nieudolnie fałszowany na szkodę poczty, jednak użyty do korespondencji na oryginalnych listach, stanowi pewną rzadkość filatelistyczną, jest poszukiwany i wysoko ceniony.

W 1935 roku (sierpień — grudzień) wyszła seria znaczków pocztowych t. zw. „krajobrazy i zabytki architektoniczne", zawierająca znaczek 15 gr niebieskawo-zielony, przedstawiający transatlantycki statek na morzu.

W kwietniu 1937 roku w serii znaczków z widokami miast ukazał się znaczek 10 gr zielony, przedstawiający dworzec morski w Gdyni na tle portu ze statkiem „Batory".

Za okres od 1919—1939, a więc dwudziestu lat, należy stwierdzić, że tematyka morska była bardzo skąpo reprezentowana na znaczkach pocztowych.

Osobny dział stanowią znaczki pocztowe wydawane od 1925 roku dla polskiej poczty w porcie gdańskim. Przedstawiają one różne znaczki polskie ze specjalnym nadrukiem „Port Gdańsk". W listopadzie 1938 roku z okazji 20-lecia Niepodległości wyszła specjalna seria znaczków dla polskiej poczty w Gdańsku. Zawiera ona cztery wartości: 5 gr pomarańczowo-czerwony, 15 gr brązowy, 25 gr fioletowy i 55 gr ultramarynowy. Wszystkie posiadają jednakowy widoczek, przedstawiający polskich kupców ze zbożem na tle żurawia i statku żaglowego w porcie gdańskim. Znaczki te są poszukiwane i chętnie zbierane przez filatelistów.



Jak i dlaczego adoptujemy
załogi okrętów naszej marynarki?

Społeczeństwo bardzo żywo interesuje się Odrodzonym Wojskiem Polskim, Marynarką i Lotnictwem, a prasa nasza niemal codziennie zamieszcza na ten temat notatki. Ostatnio pojawiły się wiadomości o tzw. adoptacji załóg niektórych okrętów przez koła młodzieżowe. Chodzi o spełnienie zwykłego, dobrego uczynku: musimy dać dowody naszej pamięci o marynarzach. Z dumą możemy powiedzieć o naszej młodzieży ligowej, że zrozumiała ona pewne obowiązki wobec floty, wynikające z zadań ligowych. Dowodem tego może być korespondencja od kół, które już utrzymują kontakt z załogami statków, czyli jak to popularnie nazywają — adoptowały je. Niemniej liczne są listy, w której młodzież prosi o ułatwienie nawiązania korespondencji z niezaadoptowanymi jeszcze załogami.

Cel adoptacji jest dla nas jasny. Spróbujemy zastanowić się nad znaczeniem adoptacji i nad formami, jakie one powinny przybrać.

Przeanalizujemy konkretny przykład. Koło Wasze listownie poinformowało załogę O.R.P. „Mewa" o tym, że zgodnie z życzeniem jego członków pragnie nawiązać z nią kontakt, oraz stale się nią opiekować. Nie trzeba dodawać, że wrażenie, jakie wywrze na załodze odczytanie takiego listu przez kapitana lub pierwszego oficera, będzie jak najmilsze. Słuchając tych słów, każdy z członków załogi od marynarza do oficera, choć na chwilę zapomni, że jest daleko od domu, że pełni często niebezpieczną służbę. Będzie miał świadomość, że nie jest odosobniony, że z nim jest cały kraj, że myślą o nim. Ten skromny list wypełni umysły i serca załogi dumą i radością.

Z upoważnienia załogi, jeden z jej członków odpowiada kołu na jego list, dziękując w imieniu wszystkich.

Zawiązała się przyjaźń.

Odtąd tak Wy, jak i załoga myślicie o tym, jakie formy nadać tej, tak drogiej, przyjaźni. Zaczyna się regularna korespondencja. Wy informujecie swoich podopiecznych o osiągnięciach, np.: o kursach żeglarskich, wieczornicach świetlicowych z programem morskim, o zdobywaniu umiejętności i t. d. W listach tych piszecie zarówno o osiągnięciach zbiorowych, jak i indywidualnych. Pamiętajcie przy tym, że z prawdziwym przyjacielem należy dzielić się wszystkim, a więc piszcie im również o ewentualnych trudnościach, zasięgajcie rad. Ich cenne wiadomości pomogą Wam w zdobywaniu umiejętności, o których mowa wyżej.

Załoga nie tylko odpowie na Wasz list, ale będzie uważała za punkt honoru okazanie pomocy przez dostarczanie wiadomości fachowych. Po pierwsze dlatego, że jesteście przyjaciółmi, po drugie — że widzą w Was swoich następców, spadkobierców. Członkowie załogi będą Was informować o swoim życiu, opiszą fragmenty rejsów, ew. przygody i t. d. Listy te będziecie czytali na zebraniach koła. Jesteśmy pewni, że sprawią Wam one prawdziwą przyjemność.

Zbliżają się te lub inne święta. Wtedy, kiedy Wy będziecie je obchodzić w rodzinnym gronie, w jasnej i ciepłej izbie, Wasi przyjaciele być może będą na morzu. Pamiętajcie, że w tym czasie oni winni więcej, niż kiedykolwiek odczuć Wasze przywiązanie i przyjaźń. Dla uczczenia Święta prześlijcie im pozdrowienia, paczki, książki. Nie dlatego, że im brak czegokolwiek. Ale dlatego, żeby każdy z członków załogi, który w przeddzień święta otrzyma pozdrowienia i upominek miał świadomość, że pamiętacie o nim, nie zasklepiacie się w sobie, że umiecie nie tylko deklarować, ale i działać. I wtedy nie będzie przykro załodze, że grono rodzinne, tradycyjną wieczerzę, zastąpią im tego wieczoru lub dnia następnego — maszynownia, pomost nawigacyjny, pokład. Wiecie dobrze, że członkowie załogi w chwilach wolnych od zajęć, podobnie jak i Wy, chcieliby się zająć kulturalną rozrywką, a więc czytaniem książki, gazety, czasopisma, grą w szachy, warcaby i t. p. Dlatego założenie biblioteczki, powiększenie stanu posiadania już istniejącej, lub zakupienie gier jest Waszym moralnym obowiązkiem. Będziecie mogli wymieniać zdjęcia fotograficzne i powinniście się starać odwiedzać swoich przyjaciół w czasie wakacyj. Wyobraźcie sobie, jaka będzie ich radość z tego powodu! Prosimy pamiętać, że tak Wy, jak i załoga macie wspólnego przyjaciela — naszą Redakcję, która nie tylko napisze o tym, ale i chętnie zamieści zdjęcia fotograficzne, które nadeślecie.

Nie łudzimy się, że wyczerpiemy wszystkie formy przyjaźni, jakie mogą Was łączyć z załogą. Chcieliśmy tylko omówić te zagadnienia, pokazać drogę, po której powinniście iść. Pomogą Wam w tej sprawie Wasi Opiekunowie, pomoże nasza Redakcja, do której zawsze możecie się zwrócić po radę, pomoże Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej, względnie Okręgi, Obwody i Oddziały L. M.

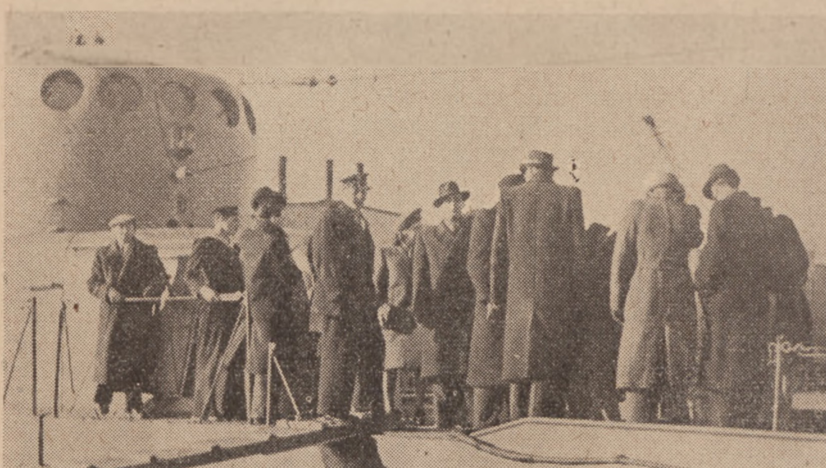
Niewątpliwie chętnych kół będzie więcej, aniżeli załóg. Dlatego adoptować będą mogły tylko te koła, które swoją pracą zasłużą na to wyróżnienie. W tym celu prośba koła musi być zaopiniowana przez terenowe władze Ligi Morskiej, względnie dyrekcję szkoły.

Celem uniknięcia adoptowania jednej załogi przez kilka kół, wszelką korespondencję w tej sprawie należy kierować do Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej, Warszawa, ul. Widok 10

W kronice organizacyjnej przeczytacie, jak zrobiło to koło szkolne L. M. przy Gimn. A. Asnyka w Białej Krak.

Redakcja ze swej strony prosi Koła Szkolne o dalsze nadsyłanie materiałów, dotyczących omawianego tematu.

G-an



Co robią cywile na okrętach podwodnych? — zapyta niejeden z Was prawda? Otóż są to pracownicy firmy gdyńskiej „Balsped", która zaopiekowała się załogą ORP „Sęp". Firma ta ofiarowała załodze okrętu różne przybory świetlicowe, książki i większą kwotę pieniędzy na cele kult.-oświatowe.

Wdzięczni marynarze zaprosili swoich opiekunów na okręt, gdzie popisali się specjalnie przygotowanym dla gości przedstawieniem.

Oto przykład godny naśladowania. (Fot. W.A.F.)

WSPÓŁZAWODNICTWO KÓŁ SZKOLNYCH
Ligi Morskiej

W poprzednim numerze omówiliśmy cele i zadania Wydziału Wychowania Morskiego przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej, związane z akcją współzawodnictwa kół szkolnych L. M. Dziś omówimy zadania Okręgów, związane z tą akcją oraz przejdziemy do konkretnych form współzawodnictwa na terenie kół. Sprawą współzawodnictwa na terenie Okręgu kieruje dział Wychowania Morskiego, wyznaczając człowieka, który specjalnie zająłby się tą sprawą.

Dla nadania współzawodnictwu kół w terenie sprężystej formy — Okręgi winny:

1) poprzez Obwody L. M. intensywnie popularyzować współzawodnictwo wśród kół szkolnych;

2) czuwać nad terminowym wykonaniem przyjętych przez koło zobowiązań;

3) komasować dane z terenu, dotyczące współzawodnictwa, dla przesłania ich co kwartał Wydziałowi Wychowania Morskiego Młodzieży przy Zarz. Gł. L. M.

Nagrody dla przodujących kół względnie ich członków będą przyznawane na wniosek działów Wychowania Morskiego w Okręgach, przez Wydział Wychowania Morskiego Zarządu Głównego L. M. dwa razy do roku, t. zn. w końcu roku szkolnego i po feriach zimowych. Rozpatrywane będą tylko wnioski odpowiednio umotywowane.

Przejdźmy do zagadnienia współzawodnictwa na terenie kół szkolnych.

Wiemy już, że może ono być: 1) indywidualne, 2) zespołowe, 3) międzykołowe. Omówiliśmy również treść i sens wszystkich tych trzech form.

Zacznijmy od *indywidualnego*. W bieżącym numerze zaczęliśmy drukować umiejętności, jakie powinien zdobyć członek koła szkolnego L. M. Zdobywanie umiejętności stanie się punktem honoru każdego z Was. Z drugiej strony rywalizacja na tym tle odda wam duże usługi. Korzyść będzie dwojaka. Po pierwsze — członkowie koła podwyższą poziom swoich wiadomości, specjalizując się w tej czy innej dziedzinie, albo nawet w kilku naraz. Po drugie przez objęcie wszystkich członków koła współzawodnictwem indywidualnym, staniecie na gruncie współzawodnictwa i łatwiej będzie wam realizować założenie współzawodnictwa zespołowego i międzykołowego. Należy dążyć, żeby koło cechowała wszechstronność, t. zn., że jeśli umiejętności będzie 10, to — powinniście się starać, by wszystkie były zdobywane przez zrzeszoną przez was młodzież, gdyż mogłoby się zdarzyć, że umiejętność geografa morskiego, czy inną — zdobędą wszyscy, a umiejętności mistrza linowego — nikt.

Nie oznacza to bynajmniej, aby ograniczać członków koła w wyborze umiejętności, należy tylko dążyć do równomiernego zainteresowania wszystkimi umiejętnościami.

Jak wygląda praktyczne rozwiązanie tego zagadnienia?

Na zebraniu koła odczytacie artykuły, dotyczące współzawodnictwa. Jeżeli wszystko będzie jasne, członek Zarządu koła albo jeden z kolegów, któremu polecicie zająć się tą sprawą — zapisze wszystkich, którzy zechcą uczestniczyć w współzawodnictwie. Ponieważ zaczynamy od współzawodnictwa indywidualnego, każdy z członków koła wybiera sobie kolegę, z którym będzie rywalizował. Po omówieniu warunków, na jakich chcą współzawodniczyć, zawierają między sobą pisemną umowę, w której krótko podają warunki oraz terminy. Ponieważ przyznawanie umiejętności wymaga powołania komisji, w umowie należy zastrzec: „umiejętność taką lub inną będę zdobywał w terminie wyznaczonym przez komisję".

Niezłożenie egzaminu z umiejętności będzie równoznaczne z niedotrzymaniem umowy i wtedy wygrywa ten, kto wykonał przyjęte na siebie obowiązki. Przy tym zdobywanie umiejętności może być tylko jednym z punktów umowy o współzawodnictwie a wtedy niezdanie egzaminu będzie tylko niedotrzymaniem jednego punktu, co daje przeciwnikowi przewagę o jeden punk Weźmy drugi przykład współzawodnictwa indywidualnego. Rozrost koła leży na sercu każdemu z Was. Dlatego też w umowę z kolegą należy wnieść punkt: „Każdy z nas zobowiązuje się w terminie do dnia... (termin ustalacie) — wprowadzić do koła dwóch trzech lub czterech nowych członków".

Fundusze, wpływające ze składek są podstawą Waszej egzystencji, a więc wstawcie i taki punkt: „Zobowiązuję się regularnie wpłacać składki miesięczne". Weźmy trzeci przykład. „Młodzież Morska" jest Waszym organem, czytanie jej pomaga każdemu z Was poznawać zagadnienia morskie. Wstawcie więc i taki punkt: „Zobowiązuję się prenumerować „Młodzież Morską". Jeśli Was nie stać na to, to zobowiążcie się zyskać jednego lub kilku prenumeratorów. Zdajecie sobie sprawę z wagi modelarstwa, o którym pisaliśmy już sporo i będziemy pisać nadal, — włączcie punkt: „Zobowiązuję się wykonać model, w terminie do dnia..."

Chcąc ująć te sprawy w należyte ramy organizacyjne, ustalacie na zebraniu, że wyniki współzawodnictwa będą rozpatrywane przez Zarząd Koła i powołane do tego osoby co 3 miesiące, licząc od stycznia i, że tych terminów należy się trzymać w umowach indywidualnych. Na zebraniach koła kierujący tą sprawą (może to być jeden z kolegów, lub komisja 3-osobowa) co miesiąc informuje zebranych o przebiegu akcji.

Z kolei przechodzimy do współzawodnictwa *zespołowego*.

Polega ono na zmaganiu się poszczególnych sekcji danego koła. O tym, jakie sekcje powinno posiadać koło — wiecie już z poprzedniego artykułu. Zachodzi pytanie, jak mają współzawodniczyć ze sobą poszczególne sekcje, jeśli zakres ich działania jest różny.

Jest to zupełnie możliwe!

Każda z sekcji opracuje plan pracy ze wskazaniem konkretnych terminów jego realizacji. Weźmy przykład. Sekcja modelarska zobowiązuje się w określonym terminie wykonać 3 modele statków, powiększyć stan posiadanych narzędzi, stan liczebny sekcji i t. p. Jeśli sekcja nie jest jeszcze zorganizowana — należy ją stworzyć. Zobowiązuje się ona w terminie takim lub innym uruchomić pracę. Ograniczamy się do jednego przykładu mniemając, iż intencja nasza jest jasna. Wszystkie sekcje, jak i poszczególni jej członkowie uczestniczący w współzawodnictwie indywidualnym — trzymają się tych samych terminów, o których była mowa wyżej przy omawianiu współzawodnictwa indywidualnego.

Przechodzimy z kolei do *współzawodnictwa między kołami*.

Niezależnie od możliwości i stanu organizacyjnego tego lub innego koła — współzawodnictwo jest absolutnie możliwe. I znowu przytoczymy przykład: Koło X po opracowaniu planu pracy, w którym jest mowa o konkretnej robocie i podane są konkretne terminy (przy czym podane będą plany pracy nie dla całego koła, a konkretne plany robocze każdej z 4-ch sekcji) — proponuje współzawodnictwo kołu Y. — Proponujemy by Koła Okręgów pomorskich i Ziem Odzyskanych współzawodniczyły z kołami z zaplecza.

Współzawodnictwo kół różnych Okręgów przyczyni się do zbliżenia młodzieży różnych dzielnic naszego kraju. O przebiegu współzawodnictwa koła będą się informowały wzajemnie. O wynikach będą decydowały osiągnięcia jednego i drugiego koła za poszczególne kwartały. Każde koło wyśle protokół z posiedzenia Zarządu koła, na którym zostaną omówione osiągnięcia koła za dany kwartał oraz % zrealizowania przyjętych na siebie zobowiązań. Terminy wysłania takich sprawozdań przez oba koła należy zastrzec w umowie o współzawodnictwie. Po adresy kół w poszczególnych Okręgach należy zwracać się do zarządów Okręgów L. M., które, zgodnie z otrzymanym pismem koła z innego Okręgu, prześlą adres koła na swoim terenie. W odniesieniu do terminów uważamy, że współzawodnictwo zostało zainicjowane w kwietniu, wobec czego w czerwcu można będzie przesłać sprawozdanie za II kwartał b. r. Osiągnięcia za ten kwartał będą traktowane przy kwalifikacjach Waszych osiągnięć przez Wydział Wychowania Morskiego przy Zarządzie Gł. L. M., jako rezultaty półroczne.

Posunięcie to ma na celu umożliwienie trzymania się ustalonych terminów dla przyznania nagród (o czym była mowa na wstępie niniejszego artykułu.) Sprawozdanie z wynikami należy przesłać przez Obwód L. M. na danym terenie do Okręgu, który po rozpatrzeniu rezultatów pracy poszczególnych kół, wystąpi z wnioskiem o przyznanie nagród. Listy nagrodzonych będą zamieszczone w „Młodzieży Morskiej". Wskazanym jest, by wręczanie nagród odbywało się na uroczystościach ogólno-szkolnych.

R. G-an

Umiejętności

W 1948 roku wszyscy zdobywamy *umiejętności*. Zgodnie z zapowiedzią rozwijamy Wytyczne Pracy Szkolnych Kół L.M. których rozwój leży nam na sercu. W bieżącym numerze naszego miesięcznika podajemy PROGRAM UMIEJĘTNOŚCI KÓŁ SZKOLNYCH L. M. Od tej chwili zdobycie umiejętności przez największą liczbę członków koła — przez wszystkich — jest wypełnieniem ważnego celu istnienia koła. Zdobycie umiejętności jednej, lub wielu z wymienionych w Programie, musi być ambicją każdego z Was tak, jak udział w wycieczce nad morze jak ukończenie kursu żeglarskiego w ośrodkach Ligi Morskiej. Przyznana na podstawie egzaminu umiejętność to nie tylko uzyskanie Dyplomu, to świadectwo bliższego zainteresowania się sprawami morskimi, to rozszerzenie wiedzy o morzu i zbliżenie do morza. Wybierajcie! Są umiejętności teoretyczne: historyk morski, geograf morski, bibliograf morski, znawca krain nadmorskich, znawca jezior mazurskich, przewodnik po Wiśle, tłumacz, pieśniarz morski, — lub techniczne: ratownik, modelarz okrętowy, konstruktor kajaków, mistrz robót linowych.

Zdobywanie umiejętności to piękna i ciekawa praca, która ożywi niewątpliwie prace Waszego Koła. Nie powinno być więcej takich kół i członków, których działalność ogranicza się tylko do opłacania składki.

Umiejętności będą przyznawane na wniosek Zarządu Koła przez właściwy Okręg L. M., który nadeśle petentowi dyplom i zarejestruje go w Okręgu na liście tych, którzy zdobyli daną umiejętność. Umiejętności mogą być zdobyte na podstawie egzaminu, złożonego przed Komisją, składającą się z Opiekuna Koła i osoby, powołanej przez Opiekuna, a posiadającej kwalifikacje do przeprowadzenia egzaminu z danego zakresu wiedzy. Każdy członek Koła Szkolnego winien starać się o posiadanie dyplomu umiejętności, niezależnie od wieku i szkoły, gdyż program umiejętności przewiduje podział na dwa stopnie: 1) dla młodzieży szkół powszechnych i dwóch pierwszych klas gimnazjalnych i 2) dla młodzieży starszej. Uczeń wyższej klasy gimnazjalnej lub liceum, nie posiadający pierwszego stopnia umiejętności — może się ubiegać o przyznanie stopnia drugiego.

A więc do pracy! Przeczytajcie uważnie program umiejętności i zachowajcie ten numer „Młodzieży Morskiej". Program umiejętności winien znać dobrze nie tylko Zarząd Koła, ale każdy z Was. Zdobywanie umiejętności będzie wchodziło w współzawodnictwo kół szkolnych. I rzecz jasna, — przodować będzie koło, którego członkowie zdobędą więcej punktów. Ważnym jest przy tym, aby nie wszyscy zdobywali jedną i tę samą umiejętność, idąc w ten sposób po linii najmniejszego oporu, — a różni członkowie — różne umiejętności. Oczywiście zdobycie kilku umiejętności przez jednego członka koła jest bardzo wskazane.

W najbliższych numerach zobaczycie reprodukcję tych dyplomów.

Program:

kół szkolnych Ligi Morskiej w streszczeniu ogólnym.

I. Oznacza poziom niższy.

II. Oznacza poziom wyższy.

Przy egzaminie na II stopień wymagane jest również to wszystko, co obejmuje stopień I-szy.

Historyk morski.

I. Zna ważniejsze fakty z historii dostępu Polski do morza od czasów najdawniejszych do chwili obecnej. Umie wymienić kilka polskich postaci historycznych, których imiona związane są z morzem. Wie jak powstała Gdynia. Zna herby portowych miast w Polsce. Zna datę zaślubin Polski z Bałtykiem, po zdobyciu Kołobrzega. Wie kiedy i jak powstała Marynarka Wojenna i flota handlowa.

II. Zna flagi kodu międzynarodowego. Zna ważniejsze fakty morskiej historii państw, ze szczególnym uwzględnieniem państw położonych nad Bałtykiem. Opracuje i wygłosi pogadankę z zakresu historii morskiej, lub napisze artykuł do pisemka szkolnego. Rozumie wpływ morza na kształtowanie psychiki narodu, na rozwój gospodarczy i polityczny. Zna banderę wojenną i handlową R. P. oraz innych państw morskich, wie, jak powstały okręty i statki.

Geograf morski.

I. Wie, co to jest długość i szerokość geograficzna i umie je na mapie odczytać. Wie, ile metrów liczy mila morska i czemu się równa węzeł. Zna osiem kierunków kompasowych .Zna porty polskie oraz większe porty bałtyckie, ważniejsze wyspy, zatoki oraz stolice państw bałtyckich. Narysuje z pamięci mapkę Bałtyku. Wie, jakie morza i oceany otaczają kontynent europejski. Zna długość polskiego Wybrzeża, najważniejsze miejscowości. Wykreśli najkrótszą drogę ze Szczecina i Gdyni do kilku dowolnych portów bałtyckich. Streści krótko na piśmie dowolną podróżniczą powieść morską i wskaże na mapie miejscowości w niej wymienione. Odbył wycieczkę nad morze i zwiedził statek.

II. Umie posługiwać się busolą Besarda, wie, jak jest urządzony kompas na okręcie. Zna różę wiatrów. Posiada podstawowe wiadomości z dziedziny meteorologii i astronomii. Zna mapy morskie, ich rodzaje i umie posługiwać się nimi. Zasady namierzania.

Konstruktor kajakowy.

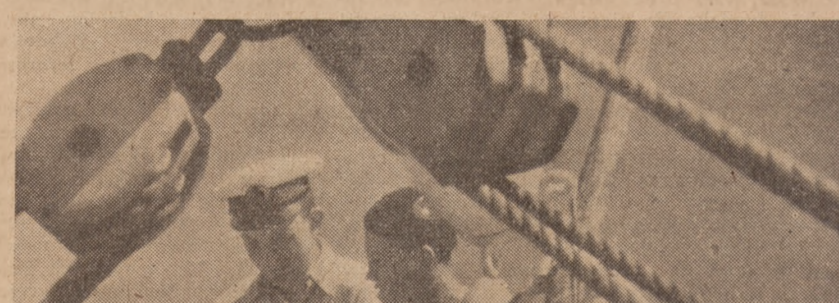
Zmontuje kajak dowolnego typu w/g gotowych planów wraz z dodatkowymi urządzeniami i wiosłami. Umie naprawiać i konserwować kajaki. Zna kilka typów kajaków i wie, czym się różnią. Zna gatunki dykty (sklejki), farb i pokostów. Brał udział w wycieczce kajakowej nie krótszej niż 100 km.

Mistrz robót linowych.

I. Rozróżni kilka gatunków lin (manilowe, konopne, stalowe itp.) i wie, jak się je robi. Potrafi zrobić najprostszy splot oraz zawiąże 4 węzły.

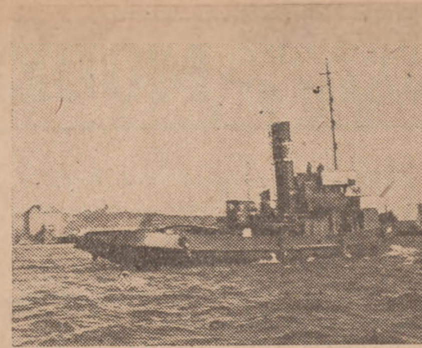
II. Umie konserwować liny stalowe i łańcuchy, zna motowiązanie ręczne. Umie klarować zwoje fałów, umie cumować, stawiać przewiązy, opętlować blok, wpleść kauszę. Zwiąże i zastosuje węzły: refowy, rożkowy, pętlę holowniczą, ósemkę (ósemkę podwójną), cumowy, rzutkowy, rybacki, półsztyk rybacki, kotwiczny, hakowy, (hakowy podwójny). Umie zrobić splot długi i krótki, grumot, ucha i sploty na stalówkach. Umie skręcić linę i strop, zrobić gałkę zwykłą, nałożyć opaskę końcową i przetykaną. Umie likować i naprawiać żagle, przysznuruje żagiel do drzewca, raksy i segarsy żagla.

R. G.



Nawet na pełnym morzu, przy „łaskawej fali", młody żeglarz musi znaleźć czas na naukę. Fot. F. Staszewski

48 godzin na holowniku



Ludzie przechodzący nabrzeżem basenów portowych bardzo często nie dostrzegają przepływających kanałem niewielkich stateczków o wysokim dziobie, krępej sylwetce i wysokim, pękatym kominie. To holowniki. Nie dostrzegają ich z tej prostej przyczyny, że uwagę ich absorbują przeważnie duże statki pełnomorskie. Przyjrzyjmy się jednak tym niepozornym jednostkom, bez których nie można sobie wyobrazić normalnej pracy tak ruchliwej i skomplikowanej maszyny, jaką jest wielki port morski, przejdźmy po prostu wraz z holownikiem wszystkie zadania, jakie wykonuje on w ciągu dnia.

*

Jest zimny wiosenny ranek, pochmurny i mglisty. Kanałem wolno przesuwają się motorówki, czasem przeleci mewa. Wiatr szarpie nerwowo olinowaniem „Cyklopa". Z komina ulatuje z sykiem niewielki obłoczek pary. Na pokładzie krząta się załoga, a szyper Lassin przeprowadza właśnie z kolegą ogólny przegląd holownika przed objęciem służby. W dali jakiś zegar bije godzinę siódmą. Maszynista melduje maszynę w porządku. Mocny uścisk dłoni kończy zdanie i objęcie wachty. Na holowniku życie potoczy się dalej utartym szlakiem.

„Cyklop" ma teraz tzw. pogotowie, oczekując na dyspozycje dyżurnego oficera Kapitanatu Portu. Czas ten wykorzystuje się rozmaicie — sprząta się pokład i pomieszczenia, przeprowadza drobne naprawy itp. W tej właśnie chwili jeden z marynarzy pociąga czarną, szybkoschnącą farbą bębny od windy, kotwiczny łańcuch, polery i hak holowniczy. Na wszystko patrzy z wysokości mostka szyper.

W maszynowni maszynista zakasał rękawy koszuli i zabrał się do czyszczenia mosiężnych części swej „pupilki". Wszystkie okucia, dźwignie i kurki muszą błyszczeć jak lustro.

Dochodzi godzina 9 rano. „Cyklop" otrzymuje swe pierwsze zadanie. W kanale portowym stoi s/s „Nagu", który trzeba przeholować pod jeden z magazynów w wolnej strefie. Marynarz ściąga cumy wiążące holownik z nabrzeżem, dzwoni maszynowy telegraf. Woda za rufą poczyna kipieć. Odchodzimy, ciągnąc za sobą welon ciemnego dymu. Wolno kierujemy się w głąb portu. Na mostku tkwi szyper ze sternikiem. Mijamy Westerplatte, na którym robotnicy z sykiem palników tną powyciągane z kanału wraki dźwigów i innych konstrukcji metalowych. Mijamy Zakręt Pięciu Gwizdków. W tym miejscu każdy wchodzący do portu statek oddaje pięć krótkich sygnałów syreną na znak, że statki wychodzące spotkają się z nim w kanale i, że będą musiały się mijać.

Podchodzimy do burty „Nagu". Z pokładu rzucają nam hol, który zaciąga się na hak holowniczy. Z pomostu nawigacyjnego pilot daje znak, że można zacząć holowanie. Za chwilę słychać krótki gwizdek, znak dla „Cyklopa", że ma holować w prawo, gdyż statek trzeba odciągnąć od nabrzeża.

— Ster prawo dziesięć.

— Wolno naprzód.

s/s „Nagu" oddziela się od nabrzeża, ruszamy. „Cyklop" zwiększa szybkość, nie widać tego jednak niemal wcale, mimo kipiącej wściekle za rufą wody. Mijają dziesiątki minut i wreszcie po półtoragodzinnym mocowaniu się ze stalowym cielskiem, „Cyklop" wholowuje „Nagu" pod magazyn. Wracamy na stare miejsce, nie na długo jednak, gdyż już o jedenastej przeholowujemy radziecki statek z Pomostu Wiślanego do basenu Górniczego po węgiel. Znów półtorej godziny ciężkiej pracy. Nie ma jednak chwili wytchnienia. Na Westerplatte wybuchł pożar, spieszymy do gaszenia...

*

Zbliża się godzina trzecia po południu. Na pokład wchodzi pilot, kpt. Bramiński. z nowym zadaniem. Znów przeholowanie statku, tym razem „Advance", z nabrzeża Rudowego na Węglowe w basenie Górniczym. Okazuje się, że będzie to. 1.001 (tysiąc pierwsze) zadanie, wykonane przez kpt. Bramińskiego w czasie jego pracy na stanowisku pilota w porcie gdańskim. Tysiączne miejsce zajęło wyprowadzenie szwedzkiego parowca „Nils Sture" który popłynął z węglem do Szwecji.

Kpt. Bramiński pracuje jako pilot od jesieni 1945 roku. Powiada, że, gdy wrócił do dyżurki po wyprowadzeniu „Nilsa Sture" koledzy z wachty kpt. Rudnickiego zgotowali mu małą owację, gratulując sukcesu i życząc następnego tysiąca.



Kpt. Bramiński wraca po wykonaniu 1000 zadania.

Wpływamy do basenu i znów ostrożnie dobijamy do burty statku. Pilot przechodzi na pokład, zajmuje miejsce na mostku, pada hol, rozlega się gwizdek. „Cyklop" odpowiada, że zrozumiał i wolno rusza. Metr po metrze zbliżamy się do Nabrzeża Węglowego. Znów dwa gwizdki — ciągnąć w lewo, za chwilę trzy — ciągnąć na wprost. Statek wyrównuje i wolno zbliża się do kamiennego olicowania basenu. Pada komenda — Let gooo! Szarpnięcie linki i hol spada z haka. Pilot wychyla się i daje znak, że trzeba będzie „Advance" dopchnąć. Znów ostrożnie podchodzimy, dobijamy do burty i zaczyna się pchanie. Trwa to tak długo, że minuty wydają się godzinami. Wreszcie leciutkie drgnięcie — stop — praca skończona. Cumy wiążą statek z nabrzeżem a „Cyklop" odchodzi na nowe zadanie. Mamy przeholować na Węglowe „Ivara". Powtarzają się gwizdki i komendy, powtarzają się manewry.

Zapada wieczór. Dwadzieścia po szóstej „Cyklop" jeszcze raz wchodzi do Basenu Górniczego celem wyholowania z portu s/s „Gunhild". Błyskają portowe latarnie, jasnymi smugami znaczą się na pomarszczonej powierzchni wód kanału. Z głośnym sapaniem maszyny wyciągamy „Gunhild" na redę i krótko przed ósmą cumujemy na starym miejscu przed Kapitanatem Portu. Tym razem musimy odpocząć. Trzeba bowiem uzupełnić przed dalszą pracą zapas słodkiej wody dla kotła. Jeszcze w czasie brania wody „Cyklop" otrzymuje polecenie wyholowania z Górniczego s/s „Askö", który zakończył już ładowanie węgla.

Dopiero około północy ruch słabnie na tyle, że można dać chwilę wypoczynku ludziom i maszynie. Na pokładzie pozostaje wachtowy, a w maszynowni czuwa palacz, utrzymując kocioł pod parą. „Cyklop" musi być zawsze gotów do pracy.

* * *

Dnia 15 kwietnia br. odbyła się w Kapitanacie Portu w Gdyni skromna lecz podniosła uroczystość premiowania załóg holowników Wydz. Ratowniczo-Holowniczego GAL, w której wzięli udział przedstawiciele GAL'u, Kapitanatu Portu i Zw. Zaw. Transportowców, oddz. Marynarzy oraz załogi holowników. Wśród premiowanych załóg znalazła się i załoga „Cyklopa".

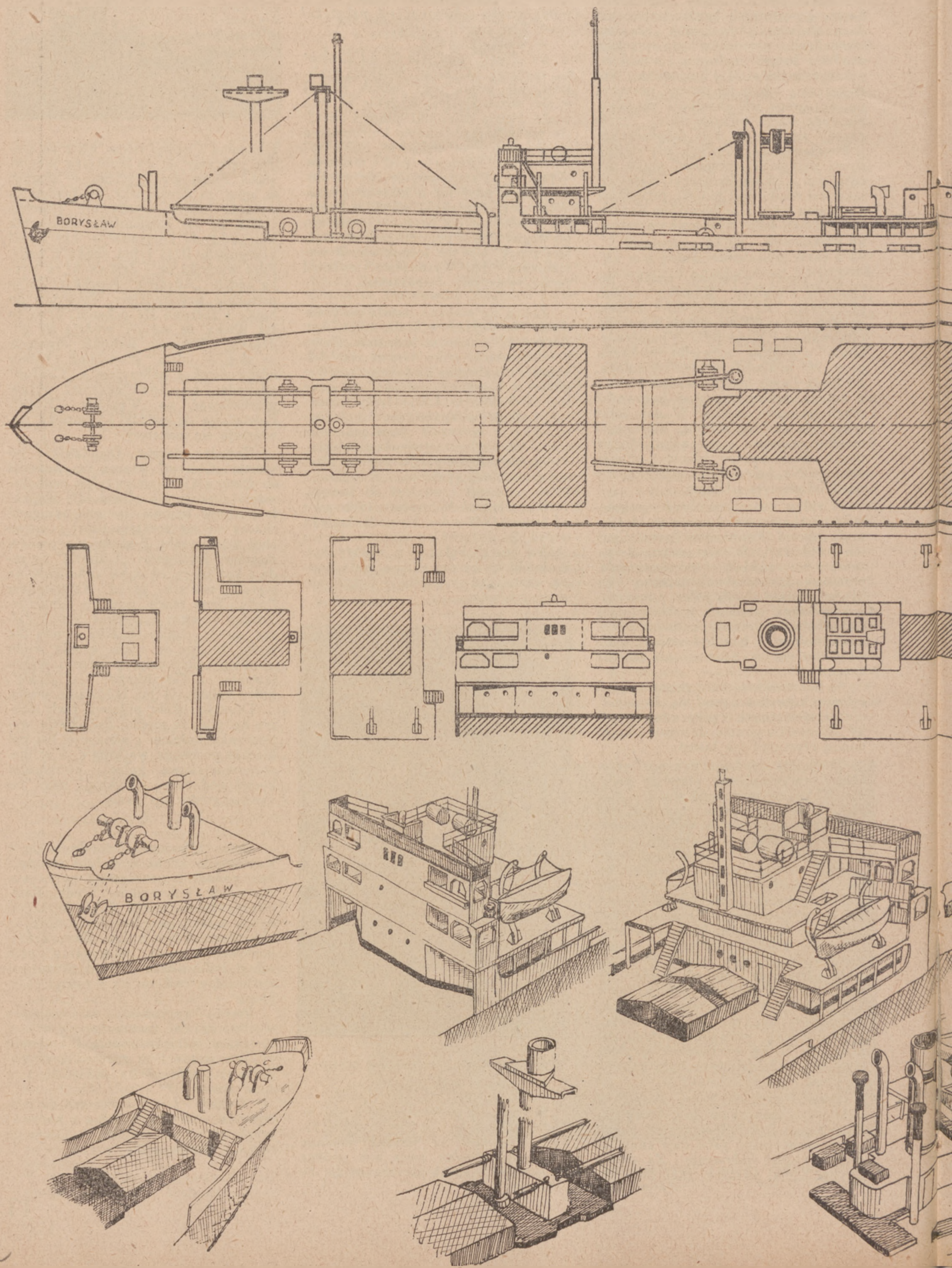
Premie przyznano za wzorową służbę, sprawne manewrowanie w czasie pracy, przepracowanie I kwartału br. bez awarii i za oszczędną gospodarkę materiałami na pokładzie i w maszynowni.

„Cyklop" został zaliczony do najlepszych, otrzymując jedną z największych premii — 105.328 zł, ustępując tylko „Herkulesowi".

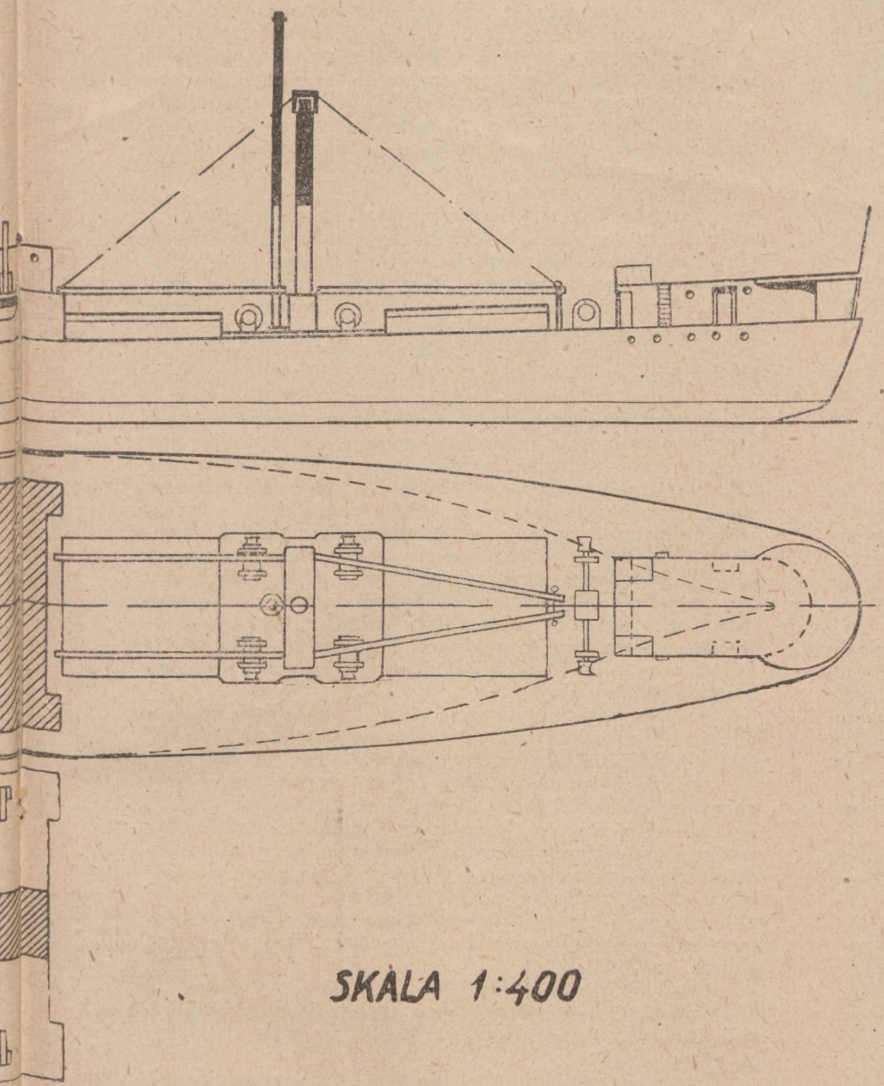
w.

„MŁODZIEŻ MORSKA" **MODELARSTWO** Nr. 5 1948

Budujem



my model S/S „BORYSŁAW”



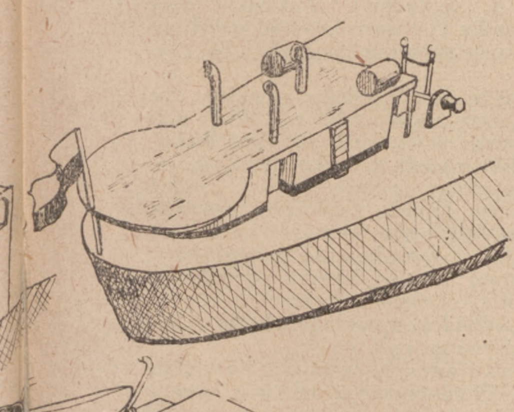
Podczas ubiegłej wojny powstała konieczność szybkiego budowania nowych statków handlowych w celu zastąpienia tonażu topionego w ogromnych ilościach przez niemieckie okręty podwodne. W tym celu opracowano kilkanaście standartowych typów, które w wielkich seriach budowano na stoczniach głównie amerykańskich. Czas budowy jednej jednostki, wynoszący zazwyczaj kilkanaście miesięcy, został dzięki jak najdalej posuniętej standaryzacji i prefabrykacji skrócony do kilkunastu zaledwie dni. Do najbardziej znanych i popularnych typów statków wojennej seryjnej produkcji należą „Liberty“, „Victory“ i „Empire“. Ten ostatni typ był budowany przede wszystkim na stoczniach brytyjskich.

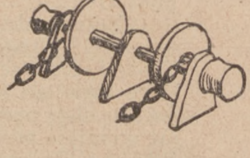
Obecnie statki wojennej budowy stanowią znaczny odsetek tonażu światowego. Pomimo, że jakością wykonania i kosztami eksploatacji odbiegają na niekorzyść od statków budowanych normalnie, ogólny głód tonażu sprawił, iż są one poszukiwane i spełniają pomyślnie postawione im zadania. Polska Flota Handlowa posiada w nowym składzie sześć statków tego rodzaju. Jeden typu „Victory“ („Kiliński“) oraz pięć „Empire‘ów“ — „Tobruk“, „Narwik“, „Białystok“, „Bałtyk“ i „Borysław“.

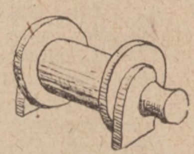
S/s „Borysław“ został zbudowany w 1942 r. na stoczni W. K. Pickers Gill and Sons w Sunderland, w Wielkiej Brytanii. Tonaż jego wynosi 5977 BRT, 4044 NRT oraz 8633 DWT. Wymiary są następujące: długość 122 metry, szerokość 16 i pół, zanurzenie 8 metrów. Do napędu służy tłokowa maszyna parowa o mocy 2000 KM, co pozwala na uzyskanie szybkości 10 węzłów. Załoga składa się z 53 ludzi, kabin pasażerskich statek nie posiada. „Borysław“ zatrudniony jest w trampingu.

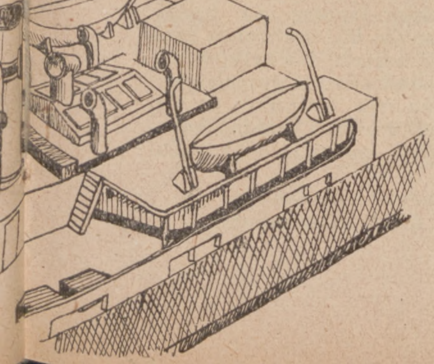
Specjalnego opisu budowy modelu nie podajemy. Wykonanie jest w tym wypadku znacznie łatwiejsze, niż budowa poprzednio zamieszczonych w „Młodzieży Morskiej“ modeli okrętów wojennych. Rysunki wyjaśniają dostatecznie wszelkie szczegóły, należy jedynie pamiętać, że najlepszą skalą jest 1:200, czyli, że plany statku należy powiększyć dwukrotnie. Podajemy tu jedynie kolory, na jakie należy statek pomalować: kadłub szary, linie wodne zielone, nadbudówki białe, żółty komin z czerwono-białą odznaką armatora (GAL).

Pokłady i luki kolor ciemno-szary. Windy czarne, maszty i bomy żółte (górne części tylnego masztu, oraz góra bomu złożonego wzdłuż niego — czarne). Wszelkie otwory o ile nie zostały wycięte — na czarno.









W POPRZEK BAŁTYKU

Poniżej drukujemy wspomnienie uczestnika regat w r. 1934, które wiernie oddaje atmosferę w czasie emocjonujących rozgrywek na morzu. Jednocześnie wiemy o tym, że w owych czasach istniały „wysokie progi" dla kandydatów na „wilczków morskich". Dziś uczelnie morskie otwarte są dla wszystkich chętnych i zdolnych, a zatem i regaty które się rokrocznie odbywają nie są tylko „dla wybranych".

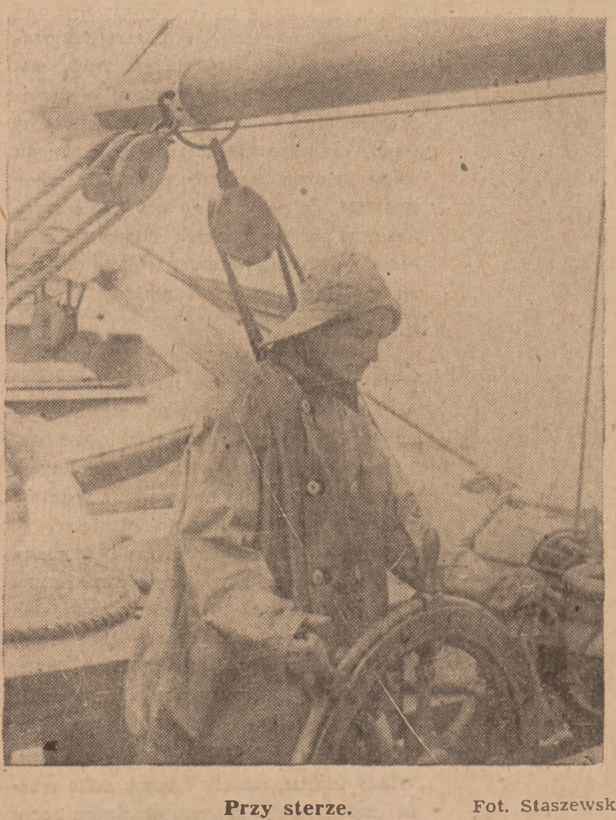
Lekki wietrzyk mile łagodzi skwar czerwcowego popołudnia. Dzień 16. VI. 1934 r. Za falochronami gdyńskiego awanportu błyszczą w słońcu śnieżno białe żagle: to obie „Temidy" oraz małe: „Kneź" i „Witeź" oraz „Szalony" chodzą tam i z powrotem po cichych wodach zatoki przed linią startu. Podnieceni spoglądamy co chwila na zegarki. Jeszcze 7 min. jeszcze 5... 4... 3... Ciągłe zwroty przez wiatr, aby nie oddalać się zbytnio od linii startowej, choć w regatach dalekodystansowych nie gra to wielkiej roli. Wypatrujemy pilnie, czy umowny sygnał — kula, nie jedzie czasem na rei do góry.

Nareszcie! Z uderzeniem godz. 15-ej strzał startera. Padają komendy: „Grota — szoty wybieraj" — i nasz szkuner „Temida I" zwany jachtem admiralskim, jako, że idzie pod dowództwem samego gen. Zaruskiego, nabiera pędu i niebawem przecina linię startu.

Prawie jednocześnie robi to nasz groźny rywal: „Temida II" smukły jol, jacht par. excellence wyścigowy, który przy słabych wiatrach ma zdecydowaną przewagę nad nami. Toteż wkrótce wysuwa się daleko naprzód. Klniemy soczyście, po marynarsku, ale co robić! A tu formuła handicapowa, wedle zawiłych obliczeń, uznaje, że nasz szkuner powinien wyprzedzić małą „Temidę" o 3 godziny i 36 m. jeśli chce zdobyć palmę pierwszeństwa. Niesiemy bowiem proporcjonalnie więcej płótna niż oni. Ale na: admiralskiej „Temidzie" — sama stara gwardia jachtsmeńska z Warszawy, „ostrzelana" w niejednym ciężkim rejsie. Poradzimy! — pogadują między sobą. Na „Temidzie II" zaokrętowano oficerów marynarki i harcerzy.

W klasie slupów (jednomasztowce) „Kneź" i „Witeź" dają handicapowe fory „Szalonemu" aż 7 godzin!—

Poza konkursem startuje „Pirat" z harcerzami gdańskimi na pokładzie (z Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku) „Witeź" sławny jachcik, na którym „ojciec jachtingu polskiego" gen. Zaruski odbywał swe pierwsze propagandowe wyprawy w 1924 i 25 roku. „Kneź", wykona w tych regatach brawurowy manewr, idąc nocą ciasnym przesmykiem przez archipelag szkerów Störa Karslo obok Gotlandu.



Przy sterze. Fot. Staszewski

Modlimy się na razie o świeży wiatr. No, na trasie Gdynia—Gotland pokrywając pełne 210 mil morskich musi się spotkać silniejszy wiatr, a wtedy... Na razie lawirujemy przeciw wiatrowi z rumbu O (wschodni). Po godzinie obejmuję kolejną wachtę i zawistnym okiem śledząc śliczną sylwetkę wyprzedzającej nas rywalki, postanawiam sobie dogonić ją za wszelką cenę.

„Temida I" z silnym przechyłem na prawą burtę, z nadburciem zanurzonym częściowo w pianach Bałtyku rwie jak rasowy rumak ku dalekiemu Visby. Rzucony log wskazuje 10, potem 11 węzłów! Forsujemy żaglami do ostateczności w tym zajadłym boju. Upajamy się rozkoszą tego pędu, siedząc po nawietrznej. Różne mniej lub więcej cenzuralne piosenki i morskie i lądowe ulatują znad śródokręcia.

„Temida II" i małe jachty: „Kneź", „Witeź" wraz z „Szalonym" ścigające się w swojej klasie, rozpłynęły się już dawno we mgle. Tarcza słoneczna zbliża się do linii widnokręgu, za chwilę „utonie" w złoto-różowym morzu. Żadna z oznak meteorologicznych nie zapowiada wzmożenia wiatru, ale generał — z chwilą zmierzchu — rozkazuje zmniejszyć żagle. Tak uczy przezorność. W ciemnościach nocnych nadlecieć może szkwał, nie anonsowany przez ciemne zmarszczki jak za dnia... Oficer wachtowy nie zdąży wydać komendy luzowania sztoków i... awaria osprzętu uniemożliwi nam dalszy wyścig, zresztą grot — stenga i tak gnie się niepokojąco. Sarkając po cichu, zwija załoga sten — sztaksel. a balon — fok też idzie precz po rozwinięciu zwykłego foka.

Kolacja z przepisowego ryżu ze skondensowanym mlekiem i oto prócz nocnej wachty, obejmującej „pieską" służbę (od 12 do 4 rano) nikogo na pokładzie nie dojrzysz.

Jak błogo śpi się po dniu pełnym harowania, słysząc czarowny plusk fal przez cienką burtę jachtu...

Ale o pierwszym brzasku pod-wachta i nad-wachta wysuwa się hurmem z kojek. Wszystkie oczy pilnie badają południowy widnokręg. Lornety krążą z rąk do rąk. Bogu dzięki, rywalkę naszą, rzekłbyś, piorun trzasł... Morze ciche i puste, wita cudną grą świateł wyjeżdżającego zza mgieł porannych na złocistym rydwanie boga słońca Apollina.

Ten i ów wraca do koi.

Wachta rozpoczyna poranną toaletę jachtu: wiadra wody, chluszczą po pokładzie, a bose nogi tupią od dziobu aż po rufę.

Raptem krzyk i dosadne klątwy. Koje pustoszeją ponownie... „Patrzcie tam za rufą" — woła jeden z kolegów, wskazując na S, (południe). Wszystkie oczy zwracają się w tym kierunku i, o zgrozo, wśród mgieł porannych ukazuje się wspaniała piramida żagli. .To „Temida II"!.

Czy przyjdzie po nas w owe 3 godziny z hakiem, czy wcześniej? Niestety, do mety zostało tylko niecałe 10 mil. Generał, szarpiąc sumiastego wąsa, każe podnieść dodatkowe żagle, ale wiatr słaby i nasza rywalka zbliża się widocznie choć powoli. Szczęściem, „miasto ruin i róż" widać już wyraźnie przed dziobem. U mola poznajemy masywną sylwetkę „Junaka", kutra Marynarki Wojennej, na którym dzień wcześniej przybyła z Gdyni komisja sędziowska.

Przy latarni wejściowej, u mety, sterczy ze stoperem w ręku jeden z sędziów — chronometrzysta.

Za chwilę, witani okrzykami z pokładu „Junaka" mijamy linię mety i wchodzimy na redę Visby.

Część żagli idzie precz i ostrożnie usuwamy się w głąb ciasnego portu, a po chwili cumujemy u nabrzeża sportowego. Bandery szwedzkie i polskie łopocą na bryzie. Gorączkowa praca nad klarowaniem lin, troczeniem żagli wśród ustawicznego zerkania na zegarki. Niestety, w niespełna dwie godziny po nas wchodzi majestatycznie zwycięska „Temida II" na visbiańską redę, a wkrótce po niej „łeb w łeb" — oba malce: „Kneź" i „Witeź", widać jednako zręcznie dowodzone. „Witeź" zwycięża o parę długości.

Ha, trudno, chodźmy winszować rywalom!.

inż R. Niewiadomski

STATKI „nabite w butelkę"

Były to czasy, kiedy „na drawnianych statkach pływali ludzie z żelaza" — jak mówi stare przysłowie marynarskie. Zostać marynarzem, oznaczało bowiem zawsze: mieć najlepsze nadzieje, a na najgorsze być przygotowanym. Nie opuścił portu ani jeden żaglowiec, którego załoga nie liczyłaby na szybką podróż (i to nawet wtedy, gdy statek miał przechyl na sztymbork, co wróżyło „murowaną" długą pławbę). A jeśli rzeczywiście los chciał, że podróż zaczynała się niespodziewanie przeciągać — mówiło się: „dłuższa droga — pełniejsza sakiew" i znów wszystko było w porządku.

Kiedy po wojnach napoleońskich zapanował w Europie spokój, powoli zaczął się rozwijać ograniczony dotąd handel z zamorskimi kontynentami. Przeznaczone do tego celu statki nazywano w żargonie portowym „idź jak chcesz", co było właściwym scharakteryzowaniem zdolności żeglowania na nich. W tym okresie — z pękatych fregat narodził się typ statku o podobnym ożaglowaniu, ale smuklejszym kadłubie, zwany „blackwaller". Z niego powstał później drogą konstruktorskich ewolucyj — osławiony kliper, który swoją chyżością zadziwił cały ówczesny świat.

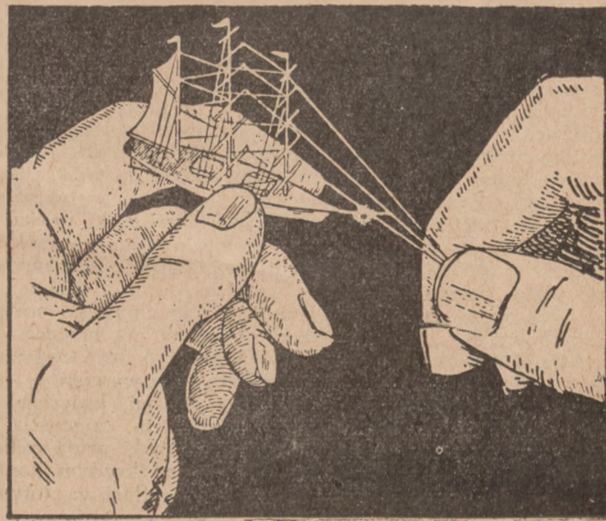
Epokę tę słusznie można by nazwać „złotym wiekiem żaglowców". Był to ostatni, najpiękniejszy promień ich sławy. Potem dopiero przyjść miały osmalone trampy i lśniące czystością luksusowe motorowce.

Czasy te zrobiły właśnie modę „statków w butelce". Chyże klipery potrafiły wprawdzie w swych „herbacianych" rejsach bić wszelkie dotychczasowe rekordy, ale zdarzało się również tak, jak na przykład z kliperem „Zeeland", że cisza morska zatrzymywała je na długie miesiące — gdzieś na środku Atlantyku czy Pacyfiku. W tych beznadziejnie długich dniach, w oczekiwaniu na wiatr marynarze z nudów rzeźbili misterne maskotki — fajki, miniaturowe okręciki, a wreszcie — w pustych butelkach po dżymie zaczęli budować modele swych statków.

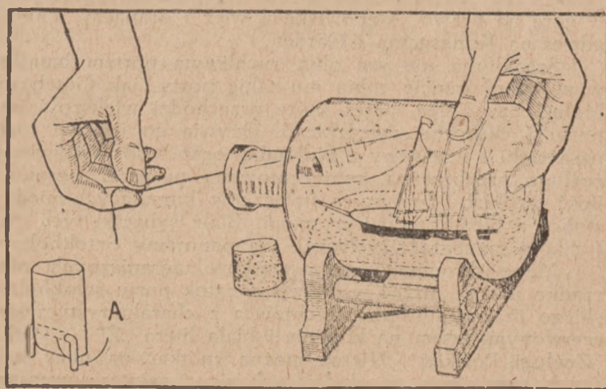
Modele statków w butelkach stały się wkrótce tak modne, że nie mogła się obejść bez nich żadna kajuta kapitana, oficerów, ani kubryk załogi. Z początku modele wykonywano w ten sposób, że cienkimi szczypczykami wkładano przez szyjkę butelki kolejne cząstki modelu, sklejając je wewnątrz. Kiedy jednak popyt na oryginalne modele stawał się coraz większy, zaczęto upraszczać sposób wykonania, budując kadłuby stateczków tak wielkie, jak otwór w szyjce butelki, do którego kadłub ten wsuwano wraz ze złożonym, gotowym takelunkiem i olinowaniem. Wystarczyło potem pociągnąć za jedną nitkę, aby maszty podniosły się i statek wyglądał naprawdę, jak zbudowany całkowicie we wnętrzu butelki.

Do dziś dnia oryginalne modele w butelkach spotkać można w sprzedaży w sklepach dzielnicy portowej na całym świecie.

Sierawa



Model gotowy jest już do włożenia go w szyjkę butelki...



Za pomocą pociągnięcia nitki podnosimy maszty umieszczonego w butelce gotowego modelu. Jak osadzone są maszty, objaśnia rys. A w lewym, dolnym rogu.



A oto statek, który został już „na amen" i dosłownie... nabity w butelkę.

SZTOKHOLM - Wenecja Północy

Sztokholm, w kwietniu 1948.

Sztokholm od Gdyni dzieli około 40 godzin podróży przeciętnym frachtowcem. Gdy się minie malownicze brzegi podłużnego Gotlandu, po paru godzinach rozwierają się szerokie gardziele skjer, u wejścia których czuwa wysmukła latarnia portu naftowego Nynäshamn. Po minięciu tej latarni statek wpływa w królestwo niezliczonych, skalistych wysepek, wyrastających łagodnymi, zalesionymi sylwetkami po obu burtach. W ciągu ośmiu godzin są nieustannie towarzyszami naszej podróży, tworząc jakby ramy przesuwającego się obok krajobrazu. W miarę posuwania się w głąb lądu, wysepki urastają stopniowo, aby nie opodal Sztokholmu przejść w wysokie ściany szerokiego wąwozu, przypominając tym samym norweskie fiordy.

Na długo jeszcze przed wejściem do głównego portu sztokholmskiego — Strömen, podróżny ma przedsmak miasta. Począwszy od twierdzy Vaxholm, o dwie godziny przed Sztokholmem, wszystkie napotykane wysepki — to cudownie przybrane kokieteryjnymi willami, kwieciem i alejkami ogrody. Wokół tchnie dostatkiem, czystością i spokojem. Niezliczone motorówki i żaglówki prują ciche wody skjer. Na wysokich masztach przed każdym domkiem, przed każdą willą, trzepocą błękitne flagi ze złotym krzyżem.

Wreszcie statek wpływa na wody Strömen. Sztokholm rozpościera się przed naszymi oczami rozmachem wspaniałych bloków wzdłuż wybrzeża Stadsgarden, szarą linią domów starego miasta od strony Skeppsbron i wystrzela w górę na prawo kłębowiskiem wież i drapaczy chmur gdzieś na Kungsgatan i Gärdet..

Sztokholm nie jest zbyt ruchliwym portem handlowym. Konkurencję robią mu takie porty, jak Göteborg, Malmö czy Lulea, przez które przechodzi większość importu i eksportu szwedzkiego. Ożywia go jedynie ruch pasażerski i towarowy z Finlandią, oraz bardzo ożywiona żegluga przybrzeżna, reprezentowana tu przez ogromną ilość szybkich i zwrotnych stateczków kursujących między stolicą a niezliczonymi wyspami. Białe sylwetki tych stateczków są charakterystyczne dla panoramy Sztokholmu.

Mimo skromnego ruchu statków zagranicznych nierzadko można ujrzeć w którejś z zatok portu sztokholmskiego czarną sylwetkę frachtowca z charakterystycznym czerwonym pasem na kominie i białą literą „Ż" — statki „Żeglugi Polskiej". Nieraz można spotkać na ulicy naszych marynarzy, rozglądających się z zainteresowaniem po mieście. Dla użytku tych naszych „wilków morskich" kreślę poniższy krótki zarys historii „Wenecji Północy".

Według legendy nazwa miasta Sztokholmu pochodzi od wielkiej ilości spławianych pali („stock") drzewa, które spływały z jeziora Mälaren ku morzu. Ponieważ ujście do morza zagradzała niewielka wysepka „holm", pale zatrzymywały się na niej i zagradzały przejście, sprawiając niemało kłopotu flisakom. Dlatego nazwali tę wysnę „wyspą pali", czyli „Stockholmem". Ponieważ ujście Mälaren jest kluczem do wspaniałej arterii komunikacyjnej — jeziora, wiodącej w głąb lądu na przestrzeni wielu dziesiątków kilometrów, miejsce to nabrało i strategicznego znaczenia. Powstał tu przed mniej-więcej siedmiuset laty zamek warowny, a pierwszy monarcha z dynastii Wazów — Gustaw, przeniósł tu stolicę.

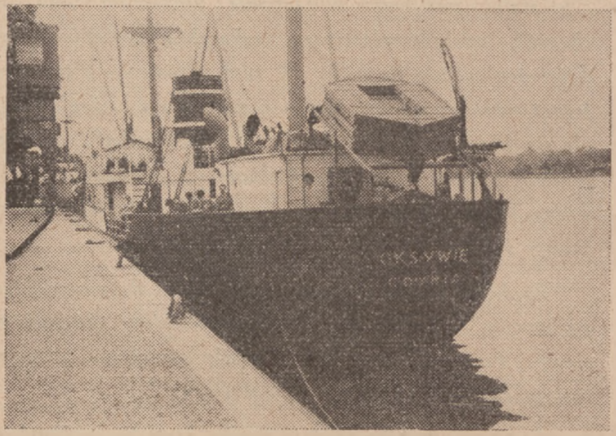
W okresie renesansu, a szczególnie w okresie reformacji, Sztokholm szybko się rozbudowuje. W połowie 17-go wieku, gdy Szwecja weszła na drogę polityki mocarstwowej Sztokholm przechodzi okres największego rozkwitu. Staje się on polityczną stolicą środkowej i północnej Europy. Stąd wychodzą decyzje o losach nie tylko państw skandynawskich, lecz i Północnych Niemiec, Polski i krajów nadbałtyckich. Wyprawy Karola Gustawa, Gustawa Adolfa i Karola XII powodują ogromny napływ skarbów, pochodzących z tych wypraw. W tym to właśnie czasie największy budowniczy szwedzki, Nikodem Tessin rozpoczyna budowę zamku królewskiego i doprowadza ja do końca przy schyłku swego życia. Budowla ta jest do dziś jedną z najpiękniejszych na półwyspie skandynawskim. Obok zamku królewskiego powstają w tym czasie tak monumentalne budowle, jak dzisiejsze: Muzeum Nordyckie, słynny „Dom Rycerski" — Riddarehuset, uważany za najpiękniejszą budowlę stolicy, a następnie, nieco później — Engelbrektkyrkan. Już w XX wieku została wybudowana chluba Sztokholmu — gmach ratusza o niespotykanym przepychu wnętrz i cudownej architekturze zewnętrznej. Gmach ten stoi na cyplu przy ujściu jeziora Mälaren do odnogi morza i króluje nad zachodnią częścią miasta trzema złotymi koronami na szczycie smukłej wieży. U stóp jej przewala się pulsujące życie miasta, które — jak długa jest jego historia — nie oglądało nigdy grozy wojny.

Wydaje się, że wyraz jak gdyby pewnego zdziwienia, malujący się na twarzach naszych marynarzy, gdy suną ulicami Sztokholmu, jest całkiem wytłumaczony...

Witold Nowicki.



Gmach Parlamentu.



S/s „Oksywie" w porcie w Sztokholmie.



Jezioro Mälaren. W dali — ratusz.

Historia wypraw polarnych

„CZELUSKIN" GINIE W OKOWACH LODU

(Ciąg dalszy z poprzedn. numeru)

Niemniej trudną od pierwszej — zapowiadała się dalsza część trasy „Czeluskina". Groźne góry lodowe na morzu Czukotskim, w których borykał się z lodami lodołamacz „Litke" — nie wróżyły powodzenia. Czas naglił.

Kierownicy ekspedycji i kapitanowie „Czeluskina" i „Krasina" na wspólnej konferencji doszli do przekonania, że „Krasin" ze względu na uszkodzenie wału jednej z maszyn, którego doznał na morzu Karskim, nie może towarzyszyć „Czeluskinowi". Odpadł również projekt przeładowania części bagażu dla polarników na wyspie Wrangla na „Siedowa" lub „Sibiriakowa". Oba lodołamacze nie były w stanie wykonać tego ze względów technicznych. Należało iść poprzednio opracowaną trasą. Kierownicy żywili nadzieję, że w razie potrzeby będą mogli liczyć na pomoc „Litke'go" i, że największą przysługę okaże im lotnictwo wywiadowcze, udzielając stałej informacji o stanie lodów.

Dalszą drogę rozpoczęto przejściem morza B-ci Łaptiewych. Mimo sztormu ten odcinek drogi nie nastręczył specjalnych trudności. Równocześnie, osiągając zamierzony cel „Lenska ekspedycja" szczęśliwie dotarła do zatoki Tiksi w pobliżu ujścia Leny. Z Tiksi przyszła jednak przykra wiadomość dla „Czeluskina": słynny lotnik polarny meldował, że dalsze loty wywiadowcze bez zmiany lub remontu motoru są niebezpieczne. Trasa Sebastopol — Czukotka, później przelot do Ameryki dla ratowania lotnika amerykańskiego Matterna, oraz stałe loty wywiadowcze w służbie polarnej ekspedycji silnie sfatygowały motor. „Z bólem serca" „Czeluskin" wyrzekł się usług Lewoniewskiego. Na Morze Wschodnio-Sybirskie ekspedycja przeszła cieśniną Sannikowa, zamiast Łaptiewa. Chodziło o zrobienie pomiarów głębokości tej części morza, która była najpłytszą na całej trasie drogi północno-wschodniej i była niebezpieczna dla żeglugi. Jednak silna mgła i chmury zasłoniły słońce, uniemożliwiając dokładne naniesienie na mapę nowych elementów.

Minąwszy niebezpieczny odcinek drogi, „Czeluskin" skierował się ku północy, aby w jak najkrótszym czasie osiągnąć wyspę Wrangla. Trasa była atrakcyjna i z tego względu, że przecinała białe pola na mapie Arktyki. Nieustająca mgła oraz silne narastanie lodów i tym razem stanęły na przeszkodzie. „Czeluskin" poszedł zeszłoroczną trasą „Sybiriakowa". Lody narastały, „Czeluskin" szedł coraz wolniej, zbliżając się do Przylądka Północnego.

Prof. O. Szmidt, korzystając z samolotu, jaki znajdował się na Czukotce, wyleciał na wyspę Wrangla. Okazało się, że mechanik stacji polarnej, Miniejew, znajdował się wraz z Eskimosami w północnej części wyspy. Placówkę prowadziła jego żona.

Mimo to, że stan lodów nie rokował wielkich nadziei na osiągnięcie brzegów wyspy, omówiono szczegóły wysadzenia polarników i wyładowania bagaży. Z wyspy Wrangla 16 sierpnia 1933 r. prof. Szmidt wraca na przylądek Północny drogą powietrzną. W czasie przelotu prof. Szmidt skonstatował, że od wschodu nie da się przybliżyć do brzegów wyspy Wrangla, toteż zdecydowano iść w kierunku cieśniny Beringa, t. zn. na północ, a później na północny zachód od wyspy.

Lody gęstniały coraz bardziej. „Czeluskin" szedł coraz wolniej i nie tylko nie rozbijał lo-



dów, a przeciwnie — pozwalał unosić się masom lodowym na wschód w kierunku zatoki Rolmczyńskiej, budzącej lęk swoją smutną przeszłością. Tu zimował „Nordenskjöld“, tu „Sybiriakow“ zgubił śrubę, tu zginął samolot „Radziecka północ“. Tu wreszcie wydarzyły się katastrofy samolotowe w 1934 r. przy ratowaniu członków ekspedycji. Zatoka bowiem wrzyna się głęboko w ląd i wchłania przechodzące obok lody. Ponadto silne opady i zachmurzenia są niebezpieczne dla samolotów.

22 sierpnia „Czeluskin“ zawinął do zatoki. Nacisk mas lodowych malał. Statek znalazł się w lodowej pułapce. Załoga chcąc umożliwić wydostanie się z niej, odrąbywała i wysadzała lód dynamitem. Nad „Czeluskinem“ zawisła perspektywa ewentualnego przezimowania wśród lodów. Zaczęto robić przygotowania w tym kierunku. Zmniejszając w pierwszym rzędzie zużycie węgla, ważnym było również zmniejszenie liczebności członków załogi, co przyczyniłoby się do uszczuplenia pomieszczeń, które należało ogrzewać. 1 września nieoczekiwanie dla załogi przybyli na psach tubylcy „czukcze“. Prof. Szmidt postanowił przy ich pomocy część załogi przerzucić na wyspę Drżniewa, gdzie mógłby ich zabrać lodołamacz „Litke“. Okazało się jednak, że miejscowość była zaludniona słabo i do dyspozycji ekspedycji oddano tylko 4 psy. Pierwsza grupa, która ruszyła w drogę 3 września zabrała ze sobą lekarza i palacza, który zachorował. Po przebyciu 35 km. po lodzie i 300 km. po lądzie, grupa ta szczęśliwie dotarła do Drżniewa, gdzie przyjął ich na pokład „Litke“.

5 września sytuacja nagle uległa zmianie. Zmienił się kierunek wiatru. Lód zaczął pękać i „Czeluskin“ uzyskał swobodę ruchu. Stało się to tak szybko, że ludzie ledwie zdążyli zabrać na pokład różne instrumenty, które leżały na lodzie. Weseli i szczęśliwi ruszyli dalej. Szczęście trwało jednak krótko. Lód znowu skuł „Czeluskina“, który legł w dryf. Kra lodowa nosiła „Czeluskina“ w różnych kierunkach. Niedaleko stały również unieruchomione statki „Swierdłowsk“ i „Lejtnant Szmidt“. „Czeluskin“ utrzymywał z nimi łączność radiową. Wobec beznadziejnej sytuacji prof. Szmidt prosił lodołamacz „Litke“ o przyjście z pomocą. Nie było to jednak możliwe. Ponadto kierunek poruszania się lodów w Arktyce jest na tyle przypadkowym, że trudno było cokolwiek przewidzieć i to poważnie komplikowało sytuację. „Czeluskin“ zdany na łaskę lodu, zrobił kilka pętli, aż wreszcie 3 listopada kra lodowa zniosła go do cieśniny Beringa.

Mimo wszystko — sukces był poważny. Podczas jednej nawigacji osiągnięto cieśninę Beringa. Wysłano na zwiady dwupłatowiec, który był na pokładzie. Okazało się, że 20 km dalej woda jest niezamarznięta, ale lód był masywny i o wydostaniu się zeń nie było mowy.

Niespodziewanie silny wiatr zaczął znosić krę lodową na północ. Okazało się, że „Czeluskin“ trafił w nurt silnego prądu, idącego od oceanu Spokojnego na ocean Lodowaty. „Czeluskinowi“ groziło niebezpieczeństwo zniesienia w centralny basen polarny, gdzie zimowanie wśród masywów lodowych skończyłoby się zatonięciem statku.

10 listopada zaalarmowano „Litke'go“. Odpowiedź była pozytywna. Mocno sfatygowany „Litke“ wyruszył na pomoc. W międzyczasie krę silnie przetrzebiła woda, tak, że do wolnej przestrzeni wód zostało zaledwie 5—6 km. Sytuacja zmieniła się na gorsze. Silne mrozy skuły morze lodami. Lód narastał błyskawicznie. „Litke“ próbował obejść „Czeluskina“ i podejść z północnego-wschodu, lecz bez rezultatu. Zbyt silnie był uszkodzony, by móc sforsować nawet „młody“ lód. Odległość była niewielka, wynosiła zaledwie 45 km. Posłać ludzi piechotą było jednak niebezpiecznie, gdyż lód był ruchomy. Ewakuacja kobiet, dzieci i części załogi okazała się niemożliwą. „Litke“ odszedł, a „Czeluskinowi“ groziło zimowanie. Wiatr wybił statek z północnego prądu i skierował na zachód. „Czeluskin“ staje się igraszką lodów. Robi pętle, ale nie znosi go dalej od wybrzeży Czukotki.

Wkrótce morze zamarzło zupełnie. Zimowanie stało się faktem. Ale co innego zimowanie przy brzegu, a co innego wśród lodów, gdzie na skutek silnego ciśnienia katastrofa była nieunikniona. Oczekiwano jej każdej godziny.

Zaczęły się przygotowania do długotrwałego postoju. Przede wszystkim należało przygotować wodę do picia, gotowania i mycia. Należało maksymalnie ograniczyć węgiel, a co najważniejsze — nie wolno było przerwać doświadczeń i badań naukowych w nowych warunkach. Załoga liczyła na to, że przyjdą jej z pomocą samoloty. Jednak polarne noce, wichury i niska temperatura stały na przeszkodzie.

Na statku bez przerwy prowadzono prace naukowo - badawcze. 12 lutego 1934 r. noc była niespokojna. Ciśnienie lodów było coraz silniejsze. 13 lutego pod wpływem silnego ciśnienia została poważnie uszkodzona lewa burta od dzioba do części maszynowej. Pękły rury przewodów parowych. 13 lutego o godzinie 15 m. 30 na 144 mili od przylądka Uellen, na 68^0 szerokości północnej i 173^0 długości zachodniej, Czeluskin“ zginął zmiażdżony lodami.

Uczestnicy ekspedycji ocaleli. Zatonął tylko intendent Mogilewicz, który do ostatniej chwili pozostawał na statku wraz z kapitanem i prof. Szmidtem.

W ciągu 2 godzin po katastrofie zdążono wyładować wszystko, co było konieczne. Przecięto liny, którymi były związane belki i budulce, dzięki czemu po zatonięciu statku materiał budowlany wypłynął na powierzchnię.

Przy opuszczaniu statku panował ład i porządek. Wszyscy byli na swoim miejscu i pracowali w spokoju.

14 luty był pierwszym dniem nowego etapu ekspedycji. Na lodzie rozpoczęto nowe życie.

(Dokończenie nastąpi.)

Inż. R. Glauberman.

Z KRONIKI LIGI MORSKIEJ

Koła szkolne o sobie

BIAŁYSTOK

Rozpowszechnienie naszego miesięcznika leży na sercu młodym ligowcom.

Koło szkolne L. M. przy XII Państw. Gimnazjum i Liceum im. Marii Curie - Skłodowskiej, Białystok, o aktywności którego pisaliśmy już poprzednio, informuje nas o wynikach dalszej pracy.

Sekcja propagandowa opracowała i wywiesiła nową gazetę ścienną, tematem której był Gdańsk i Gdynia. Sekcja ta zajmuje się również rozpowszechnianiem miesięcznika „Młodzież Morska". Ostatnio koło prenumeruje około 20 egzemplarzy. Staraniem koła zorganizowano akademię morską w związku z wyzwoleniem Kołobrzega. Na program akademii złożyły się: referat o walkach naszej armii o Kołobrzeg i forsowanie Wału Pomorskiego, Hymn Bałtyku, wiersz Daniłowskiego, inscenizacja bajki, pieśń żeglarzy, Marsz Marynarzy.

Z zadowoleniem konstatujemy aktywność koła, chcielibyśmy jednak usłyszeć o pracy innych sekcji i o wynikach współzawodnictwa. Wierzymy, że prędko podwoicie liczbę prenumeraty, co w znacznym stopniu wpłynie na rozwój waszego koła.

PIŁA

Koło szkolne L. M. przy Szkole Nr. 2 w Pile regularnie informuje nas o swoich osiągnięciach. Aktywny zarząd, do którego wchodzą: Irena Frańczak, Barbara Kostrzewska, Kazimierz Tabaszewski — dba o to, by zebrania odbywały się regularnie co dwa tygodnie.

Na zebraniach członkowie wygłaszają odczyty. Koło opracowało kilka inscenizacyj. Energicznie działa sekcja artystyczna. Koło posiada już piękny album morski, który ciągle wzbogaca nowymi zdjęciami i wycinkami z prasy. Koło prenumeruje i rozpowszechnia „Młodzież Morską".

Niestety, nic nie wiemy o pracy innych sekcji. Prosimy o dalsze informacje.

EŁK

Koło szkolne Ligi Morskiej przy Gimnazjum i Liceum Ogólnokształcącym w Ełku informuje, że liczba członków w m-cu lutym wzrosła o 10%. Faktycznie wzrost był większy, odpadła bowiem część członków, która nie wpłacała składek. Zebrania koła odbywają się regularnie. Koło prowadzi korespondencję z kołem szkolnym Ligi Morskiej przy Gimnazjum w Rybniku. Zorganizowano świetlicę, na której odczytano referat p. t. „Znaczenie morza dla Polski". Czterej członkowie uczestniczą w kursie korespondencyjnym Pracy Morskiej.

Chcielibyśmy usłyszeć o rezultatach prac sekcji modelarskiej, o współzawodnictwie z innym, o pracy sekcji wychowania wodnego. Z przyjemnością stwierdzamy zdyscyplinowanie waszego koła, które stosuje się do regulaminu pracy i obowiązujących wytycznych.

KROSNO

Koło szkolne przy Żeńskim Gimnazjum w Krośnie komunikuje nam o osiągnięciach w roku 1947. Koło to liczy 200 członkiń. Na zebraniach, które odbywają się każdego miesiąca, wygłaszano referaty na tematy marynistyczne. Dla urozmaicenia zebrań wygłoszono deklamacje o morzu i marynarzach, śpiewano pieśni marynarskie, odczytywano wyjątki z gazet i z książki p. t. „Dziecko morza". Staraniem koła urządzono 7 imprez. Koło utrzymywało kontakt z kołami szkolnymi Ligi Morskiej w Sławnie, Derłowie, Sopocie. Rezultatem korespondencji jest zawarcie przyjaźni. Jako przykłady weźmiemy np. koło L. M. z Derłowa. Przysłało ono swoim kolegom z Krosna piękne okazy bursztynów; koło w Sławnie — piękne kamienie z morza. Koło prenumeruje „Młodzież Morską" i „Gazetę Ścienną L. M." Dochody z imprez wynosiły zł 11.958. Zaoszczędzone pieniądze koło składa na fundusz wycieczkowy (projektuje się wycieczkę nad morze). O wycieczce tej marzy młodzież od dawna. W ciągu roku szkolnego koło urządziło dwie wycieczki: jedną do dworku Marii Konopnickiej w Żarnowie, drugą do Łańcuta.

Owocną pracę koło zawdzięcza opiekunce M. Werolakównie. Duże są również zasługi prezesów koła: Haliny Niezgodówny, sekretarki i korespondentki Marii Nowakówny.

Reasumując stwierdzamy, że koło jest aktywne, zdyscyplinowane i oddane naszej sprawie. Mielibyśmy tylko zastrzeżenie, co do sposobu prowadzenia pracy. Niektóre zagadnienia, jakimi powinno żyć koło nie zostały przez Was poruszone. Przez włączenie się do współzawodnictwa według wskazówek w zamieszczonych ostatnio artykułach „Młodzieży Morskiej" — wszystkie te luki uzupełnicie. Życzymy dalszej, owocnej pracy. (g.r.)

TORUŃ

Koło szkolne L. M. przy V Męskim Gimnazjum w Toruniu założone we wrześniu 1947 r. liczy już ponad 200 członków. Opiekunką Koła jest prof. Stefania Ligurska. W skład zarządu wchodzą: Witold Pisarczyk, Aleksander Tarczyk, Stanisław Pasynkiewicz, Jak Kuczyński i Witold Wieliński. Koło szkolne prenumeruje miesięczniki: „Morze — Marynarz Polski", „Młodzież Morską" i inne pisma morskie.

Rozwój Koła zapowiada się pomyślnie. Działają sekcje: propagandowa, modelarstwa. Koło adoptowało załogę s/s „Toruń", dając dowód łączności duchowej ligowców z Marynarką. Już czynione są przygotowania do sezonu letniego. Koło zamierza zakupić z zebranych pieniędzy żaglówkę dla przystani (która mieści się w Toruniu).

Dowodem należytej organizacji jest m. in. regularne wpłacanie składek. Wielu członków nosi odznakę ligową.

Jesteście młodym kołem i niewątpliwie wykazujecie sporo energii. Prosimy nie zapominać o kursach żeglarskich teoretycznych i praktycznych. Macie względne warunki dla rozwinięcia tego sportu. Rozwijajcie pracownię modelarską. (GR)

ŻYRARDÓW

W celu uczczenia rocznicy odzyskania Kołobrzega i zaślubin Polski z morzem — *Obwód Ligi Morskiej w Żyrardowie* urządził akademię morską, z udziałem młodzieży szkolnej z kół przy miejscowym gimnazjum i liceum im. St. Żeromskiego, gimnazjum i liceum Spółdzielczym, gimnazjum Elektrycznym oraz przy szkołach powszechnych im. M. Reja i M. Konopnickiej. Po oficjalnej części akademii, młodzi ligowcy wystąpili z bogatym programem artystycznym, na który składały się inscenizacje, deklamacje, śpiew oraz tańce marynarskie. Zainteresowanie uroczystością było wielkie. Sala świetlicy pracowników przy P. Z. P. W. Nr. 1 po brzegi była wypełniona młodzieżą i społeczeństwem starszym. Wykonawców udanej inscenizacji p. t. „Ucieczka O. R. P. „Orzeł" z Tallina" obdarzono burzliwymi oklaskami.

Trzeba podkreślić, że młodzież szkolna Obwodu Żyrardów poświęciła organizacji tej akademii wiele zapału. Młodzież ligowa w Żyrardowie jest aktywna i zapewne nieraz będziemy pisać o niej na łamach naszego organu.

ŻEGLARSKI KURS INSTRUKTORSKI

W ramach współpracy pomiędzy Ligą Morską a „Służbą Polsce" w ośrodku Ligi Morskiej w Ustce odbędzie się 6-tygodniowy żeglarski kurs instruktorski dla młodzieży, zrzeszonej w szeregach Ligi Morskiej, a objętej obowiązkiem „Służby Polsce". Kandydaci muszą posiadać dodatnie warunki fizyczne, umiejętność pływania w zakresie odznaki pływackiej i ukończoną conajmniej szkołę podstawową. Pierwszeństwo przy przyjęciach będą mieli absolwenci kursów żeglarskich.

Po zakończeniu kursu dla wyróżniających się dobrą postawą i pracowitością odbędzie się 2—3 tygodniowy rejs pełnomorski na jachcie Ligi Morskiej „Generał Zaruski".

Zgodnie z obowiązującą zasadą P. O. „Służba Polsce" przejazd, pobyt i przeszkolenie odbywa się na koszt Państwa.

Pokonaliśmy trudności

Poniżej podajemy korespondencję Koła Szkolnego L. M. przy Państwowym Liceum i Gimnazjum im. A. Czartoryskiego w Puławach. Posiada ono znaczenie dydaktyczne. Wiele naszych kół w okresie powstawania miało podobne trudności i tylko dzięki energii kilku oddanych sprawie ligowców robota ruszyła. Niektóre koła jeszcze dziś znajdą dla siebie wiele pouczającego materiału.

*

Koło nasze powstało na wiosnę roku 1945. Do końca roku szkolnego 1944/45 ilość członków doszła do 475. Co jakiś czas organizowano zebrania. Do 25.9. 1947 było ich aż 6. Urządzono zabawę taneczną, która przyniosła blisko 10 tys. zł. Za część tej sumy zakupiono do budowy kajaków 100 arkuszy dykty sosnowej. Po stwierdzeniu, że nie nadaje się do tego celu, sprzedano ją i zakupiono 8 arkuszy dykty olchowej. W roku szkolnym 46/47 próbowano zorganizować sekcję modelarską i kajakową (budowy kajaków), ale niestety, członkowie nie kwapili się zbytnio do pracy. Jedynie prezes koła kol. Gil Zygmunt zbudował model kajaka typu P-17, a obecny prezes kol. Swiderski — model O. R. P. „Piorun" w skali 1:100. W tym roku szkolnym zorganizowano akademię w okresie „Tygodnia Morza" oraz udekorowano 2 łodzie, które wzięły udział w defiladzie. Tak się przedstawia działalność naszego koła do 25.9. 46, kiedy to na walnym zebraniu wybrany został nowy zarząd i uchwalony plan pracy, obejmujący: 1) organizowanie co miesiąc zebrań odczytowych, 2) zorganizowanie sekcji modelarskiej, 3) budowa przynajmniej jednego kajaka, 4) budowa 2 łodzi spływowych, 5) zorganizowanie kursu przygotowawczego do akcji letniej L. M., 6) zorganizowanie wystawy morskiej, 7) zorganizowanie akademii w dniu „Święta Morza" i 8) uczestnictwo w defiladzie łodzi.

W skład nowego Zarządu Koła weszli: prezes — Andrzej Swiderski, I Wiceprezes — Tadeusz Kępiński, II Wiceprezes — Krystyn Szczepulski, sekretarz — Józef Struski i skarbnik — Irena Świkszczo.

Praca z początku była dość ciężka. Słaba frekwencja na zebraniach (ok. 5%), brak referentów i w ogóle słabe zainteresowanie członków. Referaty przygotowywał Zarząd, a właściwie tylko prezes i I wiceprezes.

Ponieważ członkowie nie mieli ochoty do brania aktywnego udziału w pracach koła, na trzecim zebraniu na wniosek prezesa uchwalono wprowadzenie nowych deklaracyj, w których członek zobowiązywał się być zdyscyplinowanym. Nowe deklaracje podpisali 52 uczniowie (przedtem było prawie 500). Teraz dopiero przystąpiono do realizacji planu pracy. Wiceprezesi — Kępiński i Szczepulski przystąpili do budowy kajaka typu P-17. Prezes kol. Swiderski zorganizował sekcję modelarską i opracował plany szkieletów modeli z „Młodzieży Morskiej". Pozostali (t. zn. wszyscy oprócz sekcji modelarskiej i Zarządu) powiększają rysunki i plany z „Młodzieży Morskiej" na format 1000x50, przygotowują z rocznika statystycznego 1936 i 1947 tablice, mówiące o handlu morskim, flocie handlowej, flotylli rzecznej, portach, rybołówstwie i komunikacji wodnej, morskiej i śródlądowej. Eksponaty te przeznaczone są wraz z modelami i zakupioną 50-to tomową biblioteczką marynistyczną na wystawę morską. Zakupiono komplet „Młodzieży Morskiej" i „Żeglarza". Przygotowano przeszło 100 banderek o wymiarach 500x200, zaopatrzono wszystkich członków w legitymacje, zorganizowano specjalny kurs przygotowawczy dla 20 członków, zamierzających przejść w czasie wakacji wyszkolenie żeglarskie w ośrodkach L. M. Zaczęto budowę 2 łodzi spływowych i przygotowanie do akademii morskiej, na którą złożą się: krótkie przemówienie, 3 deklamacje, 4 pieśni wykonane przez chór szkolny przy akompaniamencie naszej orkiestry, taniec i jednoaktówka p. t. „Ucieczka „Orła" z Tallina". Wybrano 33 członków, którzy podczas defilady łodzi na Wiśle mają wystąpić z pokazem pływania zespołowego (płynąć mają w kształcie łodzi, a przed trybunami uformują się w kształcie liter L. M.) W projekcie jest również urządzenie w czasie „Tygodnia Morza" zawodów pływackich, regat modeli jachtów (o ile zdobędziemy deszczyny lipowe lub osikowe) i odczytu dla publiczności, ilustrowanego przezroczami, pt. „Floty wojenne państw morskich w przededniu minionej wojny". Zebrania odbywają się co 2 tygodnie i dyskusje są dość ożywione.

Celem pobudzenia członków do większego wysiłku i spopularyzowania zagadnień morskich, zorganizowano w Pryw. Gimnazjum Krawieckim, Liceum i Gimnazjum Gospodarczym w Puławach zebrania informacyjno-propagandowe. Referaty p. t. „Zadania i cele L. M.", wygłosił kol. A. Swiderski, a kol. Kępiński mówił o ośrodkach szkoleniowych L. M. Wynikiem tych zebrań było to, że większość uczennic tych szkół została członkami L. M.

Już na wstępie stwierdziliśmy, że potrafiliście ruszyć pracę. Niewątpliwie słusznym było posunięcie, mające na celu uaktywnienie działaczy ligowych. Lepiej mieć 50 aktywnych, aniżeli 500 „martwych dusz". Jesteśmy pewni, że z czasem osiągnięcie cyfrę 500 z tą różnicą, że będą to prawdziwi entuzjaści naszej sprawy. Uderza nas fakt zmonopolizowania pracy odczytowej aż przez 2 kolegów. Jest to błąd, który należy najprędzej naprawić.

Sprawa modelarstwa jest u Was na dobrej drodze, nadajcie jej dobre formy organizacyjne. Niewątpliwie dobrze się stało, że wzięliście inicjatywę organizowania kół na terenie innych szkół. Uważamy, że należałoby stworzyć aktyw ligowy młodzieży szkolnej L. M. na Waszym terenie. Praktycznie polegałoby to na tym, że przedstawiciele wszystkich kół zbieraliby się raz w miesiącu na wspólne narady. Dla nowopowstałych kół będzie to wyjątkowo korzystne. Nie bez znaczenia będzie ta akcja i dla Was.

Przygotowania do akcji świętomorskiej należy maksymalnie rozwijać.

rg.

Energia gwarancją rozwoju

Jak nas informuje korespondent Koła Szkolnego, przy Państwowym Gimnazjum i Liceum im. B. Krzywoustego w Nakle n/N. uczeń Oroszek Zbigniew, staraniem Koła zorganizowany został teoretyczny kurs „Wiedzy o morzu". Ogółem wygłoszonych będzie 27 prelekcyj na tematy: „Przyrządy żeglarskie", „Porty Morskie", „Statki morskie", „Organizacja Pracy Morskiej", „Rybołówstwo", „Przyroda morska", „Odkrycia Geograficzne", „Sylwetki Polaków — żeglarzy", „Polska w walce o dostęp do morza" i t. p.

Po zakończeniu kursu słuchacze złożą egzamin przed Komisją, której przewodniczyć będzie opiekun Koła, ob. mgr. Bernard Mulewski. Koło postanowiło również zająć się modelarstwem. Pracą będzie kierował ucz. Pufal Marian. Sekcja propagandowa zainicjowała mistrzostwa szachowe. Dzięki bezzwrotnej zapomodze miejscowego Oddziału L. M. w sumie zł. 1.500 koło powiększyło swoją bibliotekę o 16 książek. Koło czyni już przygotowania do akademii morskiej, która odbędzie się w dni „Święta Morza".

O Kole Waszym niedawno pisaliśmy. Tym niemniej z zadowoleniem informujemy Czytelników o nowych poczynaniach. Prosimy idąc śladami naszych uwag i rad włączyć się w współzawodnictwo Kół Szkolnych L. M. Będzie to równie korzystne dla Was, jak i dla Koła z którym będziecie współzawodniczyć. W niniejszym numerze ogłaszamy warunki zdobywania umiejętności. Obok innych materiałów potrzebnych do zapoznania się z różnymi zagadnieniami, w wielkiej mierze mogą Wam pomóc numery „Morza", „Młodzieży Morskiej" i „Marynarza Polskiego", wydane w okresie powojennym. Administracja dysponuje nimi i na żądanie może wysłać roczniki, względnie pojedyńcze egzemplarze.

Prosimy o informacje z osiągnięć na odcinku modelarstwa i sportów wodnych. Dobrze, że przystąpiliście już do wstępnych prac, związanych z uroczystościami świętomorskimi. Czasu zostaje niewiele. Aktywność z jaką pracujecie, duże zainteresowanie Obwodu L. M. oraz pomoc ze strony Waszego Opiekuna, mgr. Bernarda Mulewskiego, są gwarancją Waszego dalszego rozwoju. Życzymy nowych osiągnięć.

Otwarcie świetlicy
Krakowskiego Hufca Morskiego

W Obwodzie L. M. Kraków — Miasto odbyło się uroczyste otwarcie własnej świetlicy (przy ul. Brackiej 15.), nowo wyremontowanej przez członków „Krakowskiego Hufca Morskiego" przy Zarządzie Obwodu L. M. W ramach wspomnianej imprezy program był następujący: I część oficjalna — zagajenie i powitanie członków, sympatyków L. M. i zaproszonych gości, część II artystyczna, w wykonaniu zespołu teatralnego Hufca Morskiego (deklamacja, piosenka, humor, balet, orkiestra).

W części oficjalnej, w związku z przypadającą 2-gą rocznicą założenia Krakowskiego Hufca Morskiego, — za krzewienie idei morskiej od Komendy HM otrzymali dyplomy zasługi aktywistów Hufca ob. ob.: Wilk Mieczysław, Otfinowski Stanisław, Socha Zdzisław, Bubak Stanisław, Tyszewska Bożenna, Ziembaczewska Zofia, Pieprzycka Bronisława. Zespół teatralny HM w osobach: ob. ob: Hoszowski Tadeusz, Maik Irena, Sumera Halina, Mirochna Maria, Szczepanikówna Janina, Czekajówna Alicja, Stepanowska Alicja; zespół orkiestralny HM, w osobach: ob. ob.: Bylica Adam, Nowak Jerzy, Miceusz Władysław. Uroczystość zakończyła się odtańczeniem tańca marynarskiego w wykonaniu trio KHM i odegraniu przez orkiestrę Hufca „Morze, nasze morze". Ściany sali zdobiły herby miast portowych w naturalnych kolorach, fresk wyobrażający część portu w Szczecinie, oraz niszczyciele „Błyskawica", „Grom" i „Piorun", wypływające na pełne morze. Prace te wykonali członkowie Krakowskiego Hufca Morskiego.

(R. G.)

Cieszymy się razem z wami

Codzienna poczta przynosi dziesiątki listów o zorganizowaniu nowych Kół Szkolnych Ligi Morskiej. Niektóre szkoły, nie znając adresów ogniw terenowych, zwracają się bezpośrednio do Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Podajemy fragment listu młodzieży Szkoły Powszechnej w Mąkoszynie.

...„Przeczytaliśmy artykuł „Będę marynarzem". Ta organizacja tak nam się spodobała, że wszyscy chcemy do niej należeć. Namówimy i inne klasy. W artykule jest powiedziane, że będziemy mogli brać udział w wycieczkach, obozach, ośrodkach żeglarskich, organizowanych dla młodzieży przez Ligę Morską. Cieszymy się tym niewymownie. Mamy nadzieję, że przyślecie nam druki, potrzebne do założenia Koła. Z serdecznym pozdrowieniem

Klasa szósta Szkoły Powszechnej
w Mąkoszynie
Kier. Szkoły Barbara Samborska.

Ten miły list nie potrzebuje komentarzy. Cieszycie się nie tylko Wy, ale i Liga Morska, która ceni i rozumie Wasz zapał, która na Was liczy, gdy mówi o przyszłych kadrach pracowników morza. Otrzymacie potrzebne materiały do założenia Koła. A do redakcji „Młodzieży Morskiej" możecie się zawsze zwrócić o radę i pomoc. Informujcie nas o Waszych osiągnięciach.

Dziękujemy za pozdrowienia i życzymy owocnej pracy. G. R.

Posiedzenie informacyjne
Opiekunów i Członków Zarządu Kół Szkolnych Ligi Morskiej we Wrocławiu

W obecności około 200 opiekunów i członków Zarządu Kół Szkolnych posiedzenie zagaił Sekretarz Zarządu Okręgu Ligi Morskiej ob. Sawicki Stefan.

Na przewodniczącego zebrania został wybrany prof. Szajnowski E.

Instr. Org. Zarządu Okręgu L. M. ob. Czapliński P., zreferował program pracy Kół Szkolnych. Należy brać żywy udział w akademiach, porankach, wieczornicach morskich, w „Święcie Morza", w sportach wodnych itp. Koła Szkolne winny organizować biblioteki morskie, odczyty na tematy związane z morzem, żeglarstwem, podróżami.

Z kolei instr. omówił konkurs prac Kół Szkolnych Ligi Morskiej, który zakończony zostanie wystawą Kół Szkolnych Ligi Morskiej.

Jako eksponaty należy nadsyłać do Zarządu Okręgu do dnia 30.5. 1948 roku ręcznie wykonane morskie gazetki ścienne, obrazy, rysunki przedstawiające pracę, rozrywkę i sport na morzu, jeziorach i rzekach, plakaty propagandowe L. M., wykresy, mapy itp.

Jako 4 pkt. programu omówił on prace świetlicowe Kół Szkolnych L. M., która rozpadnie się na szereg sekcji. Każda sekcja ma przodownika i własny plan pracy.

W programie przewiduje się sekcję informacyjną — dającą odpowiedzi na skrzynkę zapytań, sekcję sceniczną, redaktorską, muzyczną, literacką, gier świetlicowych, samokształceniową i modelarską. Do prowadzenia każdej sekcji zostały podane podręczniki.

W planie ramowym pracy świetlicowej podano referaty ogólne, oraz tematy do kursu „Wiedzy o Morzu".

Największe zainteresowanie wzbudziła sprawa wystawy prac Kół Szkolnych. Ob. Sawicki podał rodzaje nagród dla zwycięzkich zespołów i indywidualne w postaci bezpłatnych wyjazdów nad morze, na obozy L. M. oraz w formie książek. Ob. Sawicki dał również wyjaśnienia w sprawie urządzania kursów pływackich i ratowniczych.

Po zebraniu ogólnym odbyło się zebranie opiekunów Kół Szkolnych, na którym została wybrana Komisja Szkolna Wychowania Morskiego z przewodniczącym prof. Konopką. Komisja prosi Koła Szkolne L. M. Okręgu Wrocławskiego o jak najszybsze przekazanie sprawozdań z dotychczasowej ich działalności.

JACHT-KLUB „GRYF"

W roku 1947 Klub działał na podstawie statutu przyjętego na Walnym Zebraniu Członków. Opracowano również Regulamin wewnętrzny, oraz Regulamin Sądu Koleżeńskiego. W ten sposób sprecyzowano obowiązki i uprawnienia Członków i Władz Klubowych. Liczba aktywnych Członków Klubu wynosiła w roku sprawozdawczym 141 osób. W dniu 13 grudnia 1947 r. odbyło się doroczne Walne Zebranie Członków Jacht Klubu „GRYF", na którym wybrane zostały Władze w składzie: Komandor: Kpt. ż. w. Zagrodzki Wacław, I. W.-Komandor Lesiak Józef, II. W.-Komandor — inż. Wallas Waldemar, sekretarz — adw. Sobol Tadeusz, zast. — Ruszczyńska Alina, skarbnik — inż. Koskowski Romuald, gospodarz — Symonowicz Henryk, zast. — Frysztak Kazimierz, Kpt. Przystani — Gurin Bazyli, z-ca — Kawa Roman, z-ca skarbnika — Motzek Juliusz, z-ca del. do P. Z. Ż. — Maćkowiak Stefan, Członkowie Kom. Rewizyjnej — Szeller Feliks, Komorowski Antoni, Moller Stefan.

Sąd Koleżeński: Przew. Dr. Podkomorski Ludwik, Członkowie — Sychowski Brunon, Szpak Stefan.

Komisja Imprezowa: Przew. — Szemelowski Mieczysław. Członkowie: — Chrzanowska Maria, Szmajówna Janina, Sznajder Anatol, Kaczmarek.

Tabor pływający został przeważnie wyremontowany, za wyjątkiem jachtu „Albatros", którego remont wymaga poważniejszych sum. Remont przeprowadzono przy współudziale członków Klubu, którzy poświęcili tej pracy ponad 1.295 godzin. Z pośród 6 jachtów przydzielonych Klubowi, 5 zostało opłaconych w Okręgowym Urzędzie Likwidacyjnym. Klub dysponuje 500 m. płótna żaglowego, czterema kompasami żeglarskimi i szeregiem drobniejszych części ożaglowania i olinowania. Jachtklub posiadał barak przy Basenie Żeglarskim, o wymiarach 10x5, w którym mieściła się sala wykładowa, kancelaria, oraz przyległy barak mieszczący magazyn oraz mieszkanie bosmana. Pomieszczenia te nie zaspokajały jednak potrzeb rozwijającego się Klubu. Z pomocą przyszedł Obwód w Gdyni, łącznie z którym przystąpiono do budowy pawilonu o wymiarach 30x10 z wieżą obserwacyjną. Budowa będzie zakończo-



Prezes Rady Głównej L. M. kontradm. Mohuczy z wizytą u młodzieży Lubelskiego Hufca Morskiego.

(dokończenie na nast. str.)

Dobrze opracowany konkurs

Obwód Ligi Morskiej w Lesznie, Okręgu Poznańskiego ogłosił konkurs na „Wiadomości o morzu".

Konkurs miał na celu zainteresować społeczeństwo Leszna, a szczególnie młodzież szkół, zagadnieniami morza i spraw z nim związanych. Jak twierdzą organizatorzy konkursu przy opracowaniu pytań kierowano się nie tylko ich wartością dydaktyczną, ale starano się również akcentować nasze tradycje morskie i fakt przekształcenia Polski z państwa rolniczo-przemysłowego w przemysłowo-morskie.

Nic też dziwnego, że konkurs wzbudził duże zainteresowanie. Mimo to, że niektóre pytania okazały się dość trudne i termin nadsyłania odpowiedzi był stosunkowo krótki, wpłynęło 14 prac, autorzy których wykazali duże wiadomości i umiejętności posługiwania się czasopismami, książkami, oraz pracami naukowymi. Sąd konkursu w składzie: ob ob. Krauze Marian — prezes Zarządu Obwodu — przewodniczący, oraz członkowie-profesorowie gimnazjum: Kokociński Bohdan, Komorowski Edward, Brukowicki Stanisław, Nowak Adolf, przyznał nagrody następującym uczniom: Kucharski Marian — uczeń Liceum Handlowego — nagroda I. Gmereń Alojzy — uczeń Gimnazjum Ogólnokształcącego III nagroda Rutkowiak Lechosław — uczeń Gimnazjum Ogólnokształcącego III nagroda i wyróżnił dalszych jedenastu uczestników konkursu przez przyznanie im nagród w postaci książek morskich lub podróżniczych.

Wręczenie nagród odbyło się na wieczornicy, której program wykonali uczniowie szkół powszechnych i średnich. Na program złożyło się: referat na temat „Polskie tradycje morskie", deklamacje, tańce morskie w wykonaniu uczennic Gimnazjum Żeńskiego, śpiew i muzyka. Wieczornica zostawiła niezatarte wrażenie wśród uczestników i przyczyniła się do spopularyzowania Ligi wśród młodzieży szkolnej Leszna.

Zainteresowanym konkursem podajemy niżej treść pytań, na jakie odpowiadali jego uczestnicy, oraz warunki uczestniczenia w konkursie:

W konkursie może wziąć udział każdy Obywatel, który: a) jest członkiem jednego z Oddziałów, wzgl. Kół Ligi Morskiej przynależnych do Obwodu Leszczyńskiego i nie zalega z zapłaceniem miesięcznej składki — b) udzieli trafnych odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jakie są cele i zadania Ligi Morskiej?.
2. Jaki jest morski plan inwestycyjny na rok 1948?.
3. Wymienić wychodzące obecnie czasopisma morskie.
4. Wymienić pięć głównych gatunków ryb, stanowiących podstawę naszego rybołówstwa morskiego.
5. Wymienić rodzaje statków rybackich.
6. Wymienić rodzaje portów.
7. Jaka jest różnica między:
   a) portem naturalnym a portem sztucznym.
   b) portem otwartym a portem zamkniętym.
8. Co to jest, względnie do czego służy reda, falochron, awanport, basen, dok, nabrzeże, dźwig, wywrotnica wagonowa, taśmowiec, oraz elewator zbożowy.
9. Wymienić grupy floty, oraz odpowiedzieć do jakiej grupy należą statki pasażerskie, do jakiej tankowce.
10. Jak nazywa się największy polski statek handlowy?
11. Dokładnie określić rodzaj, do jakiego zaliczają się następujące okręty: Sęp, Ryś, Żbik, Smok, Bałtyk, Piorun, Dzik Orzeł, Wilia, Mewa, Żuraw, Grom, Pomorzanin, Garland, Jaskółka, Krakowiak i Mazur.
12. Określić dokładnie długość linii naszego Wybrzeża, oraz wymienić:
    a) główne szlaki morskie.
    b) największe porty polskie.
    c) polską arterię wodną, łączącą najbardziej uprzemysłowioną część kraju z Bałtykiem.
13. Wymienić:
    a) władców w okresie przedrozbiorowym, którzy w rządzeniu krajem uwzględnili plany morskie.
    b) sławnych żeglarzy morskich od najdawniejszych do dzisiejszych czasów.
14. Podać imię i nazwisko męża stanu Polski Odrodzonej, wybitnie zasłużonego w dziedzinie pracy morskiej.
15. Wymienić:
    a) 2 słynnych powieściopisarzy, w których twórczości występuje żywioł morski, u jednego przedstawiony jako element współdziałający w rozwiązaniu problemów ogólnoludzkich, u drugiego jako czynnik przekazujący narodowi tradycje morskie oraz gwarantujący jego wolność.
    b) najpiękniejszą książkę w powojennej twórczości morskiej.
    c) autora najstarszego poematu marynistycznego pod tyt. „Nawigacja do Lubeki" z podaniem o czym nas informuje.
16. Wymienić kompozytora, który odtworzył odwieczną melodię Polskiego Bałtyku.

Uwaga!

a) Odpowiedzi uznane przez sąd konkursowy za najlepsze będą nagrodzone:
   Nagroda I w sumie 5.000 zł., II w sumie 3.000, III w sumie 2.000, oraz dalszymi 10 nagrodami, przeważnie w postaci książek wzgl. innych cennych przedmiotów.

b) Ogłoszenie wyników konkursu nastąpi na specjalnym, uroczystym zebraniu (wieczornicy).

c) Arkusz zawierający odpowiedzi, o ile możności napisane pismem maszynowym, należy opatrzyć godłem, (a nie nazwiskiem) imię i nazwisko zaś oraz adres wypisać na osobnym arkuszu, oznaczonym tym samym godłem co „arkusz odpowiedzi" i łącznie z zaświadczeniem skarbnika Oddziału wzgl. Koła L. M. o niezaleganiu ze składkami umieścić w kopercie i opieczętować ją. Tak „arkusz odpowiedzi" jak również kopertę z nazwiskiem, adresem i zaświadczeniem należy włożyć do koperty większej, zalepić i przesłać pod adresem Prezesa Zarządu Obwodu Ligi Morskiej w Lesznie, ul. Sienkiewicza 20 m. 6.

Jak poważnie traktujemy inicjatywę Zarządu Obwodu L. M. świadczy chociażby sam fakt zamieszczenia tak dokładnego sprawozdania. Chodzi nam przy tym o to, aby inicjatywa ta znalazła godnych naśladowców. Konkurs ma oprócz znaczenia wychowawczego, ogromne znaczenie propagandowe. Uroczyste wręczenie nagród było niewątpliwie prawdziwym świętem dla młodzieży szkolnej i zjednało miejscowemu Oddziałowi L. M. nowych członków i sympatyków. (R. G.)

Jacht-Klub „Gryf"

(dokończenie z poprzedniej str.)

na wiosnę br. Wobec naprawy nabrzeża Klubowego w Basenie Żeglarskim i wybudowania nowego pawilonu, teren klubowy będzie całkowicie uporządkowany do rozpoczęcia sezonu żeglarskiego w rb.

W okresie zimowym 1947 r. odbyły się 2 kursy teoretyczne: a) na stopień żeglarza morskiego, obejmujący 60 godz. wykładów; b) na stopień sternika morskiego, obejmujący 48 godz. wykładów.

W dniu 20 kwietnia ub. r. 16 uczestników kursu złożyło egzamin na żeglarza morskiego. 1 uczestnik kursu drugiego, który przepłynął przepisową ilość mil morskich, złożył egzamin na sternika morskiego. Uczestnicy obu kursów szkolili się na jachtach klubowych w sezonie letnim roku ub. 13 członków Klubu, wśród których przeważali kandydaci na sterników, szkoliło się teoretycznie i praktycznie w morskim ośrodku WF i PW w Jastarni. W ramach akcji szkoleniowej Klubu odbyły się w lecie 1947 r. dwa rejsy do Szwecji na jachcie „Orion". Pierwszy rejs w lipcu — pod dowództwem kpt. j. ż. m. Szychowskiego, na trasie Jastarnia — Karlskrona — Renne — Gdynia na przestrzeni 500 mil morskich przy 153 godz. żeglugi i 94 godz. postoju w obcych portach. Drugi rejs prowadził kpt. j. ż. m. Wallas Waldemar w sierpniu na trasie Jastarnia — Sandhamm — Stockholm — Visby — Gdynia — na przestrzeni 1.013 mil morskich, przy 250 godz. żeglugi i 236 godz. postoju w obcych portach. Pływanie przybrzeżne jachty Klubowe odbywały na akwenie Gdyńskim i Ośrodka Morskiego w Jastarni. W ramach pływań Klubowych:

Jacht „Orion" odbył 171 godz. żeglugi przybrzeżnej.

Jacht „Castor' odbył 174 godz. żeglugi przybrzeżnej.

Jacht „Polluks" odbył 85 godz. żeglugi przybrzeżnej.

Jacht „Capella" odbył 8 godz. żeglugi przybrzeżnej.

W ramach pływań w Ośrodku Morskim w Jastarni, jachty klubowe odbyły:

Jacht „Castor" 184 godz. żeglugi przybrzeżnej.

Jacht „Pollux" 152 godz. żeglugi przybrzeżnej.

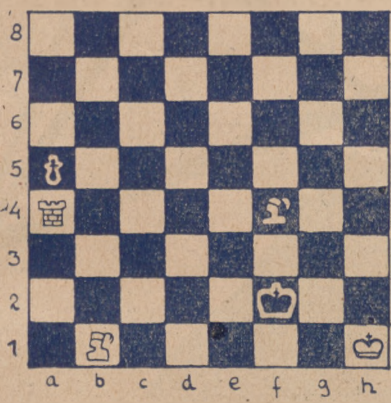
Preliminarz budżetowy przesłano do zatwierdzenia Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej. Osiągnięcia Klubu są znaczne. Niewątpliwie sezon żeglarski w roku bieżącym zostanie jeszcze lepiej wykorzystany. Rękojmią ku temu jest zapał członków Klubu, nabyte doświadczenie, oraz pomyślne rozwiązanie zagadnienia własnego lokalu. Jesteście naszymi przedstawicielami na Wybrzeżu. Przez morskie wychowanie członków Klubu, realizujcie postulaty naszej organizacji. Życzymy dalszych sukcesów. (RG)

SZACHY

(Pod red. H. Malinowskiego)

ZADANIE

(O. Wurzburg)



Białe: Kh1, Wa4, Gb1, Gf4 (4)
Czarne: Kf2, p. a5 (2)
Mat w 4-ch posunięciach.

NASZ KONKURS SZACHOWY.

Rozwiązanie zadań:

Nr 3. 1. W f2 — a2 1. H b8 — g3 2. W a2 — a8 + 2. Hg3 — g8 3. W a8 × g8 ++ mat

Nr 4. 1. S f6 — d5! 1. e6 × d5 2. K g7 — g6 2. K d4 — e5 3. H f3 — e3 ++ mat jeżeli czarne odpowiadają.

1.... K d4 — e5 to 2. S d5 — e7 2. K e5 — d4 3. S e7 — c6 ++ mat na odpowiedź czarnych.

1.... e6 — e5 białe matują w następujący sposób: 2. K g7 — f6. 2. e5 — e4 3. H f3 — d1! ++ mat.

Bardzo ładne i dość trudne rozwiązanie nie skomplikowanego na pierwszy rzut oka zadania. Jeden z Czytelników naszych skarżył się, że w ciągu 4 dni nie zdołał go rozwiązać sądząc, że jest omyłka w druku.

Z kilkudziesięciu uczestników konkursu prawidłowe i jedyne rozwiązanie wszystkich zadań naszego kwartalnego konkursu nadesłał Kazimierz Motyka z Rzeszowa, który dostaje pierwszą nagrodę — Podręcznik gry szachowej. Druga nagroda (½ roczna prenumerata „M. M.") przypadła Augustowskiemu z Gdańska, który rozwiązał wszystkie zadania z wyjątkiem ostatniego.

KRONIKA

Gdynia.

Po 2-miesięcznej walce zakończyły się mistrzostwa szachowe Marynarki Wojennej. Pierwsze miejsce i tytuł mistrza Mar. Woj. uzyskał kpt. Malinowski, zdobywając 15,5 pkt. Wicemistrzami zostali: kmdr Zaleski, st. mar. Bełko, osiągając po 14,5 punktów.

Czwarte miejsce z 14 p-ktami uzyskał ostro grający ppor. Buczek.

Turniej w dużej mierze przyczynił się do popularyzacji szachów wśród marynarzy i podoficerów.

Najlepsze partie ze szczegółową tablicą wszystkich uczestników turnieju podamy w n-rze następnym.

Kraków.

25 kwietnia zakończył się turniej o mistrzostwo Polski. Pierwszą nagrodę — 20 tys. zł i tytuł mistrza Polski uzyskał jeden z najstarszych szachistów, uczestnik turniejów olimpijskich Makarczyk (Łódź). Wicemistrzostwo zdobył Gawlikowski (Warszawa). Były mistrz Polski Śliwa uplasował się na 3-cim miejscu.

Wiadomości z Moskwy.

W mistrzostwach świata po 18 rundzie nadal prowadzi fenomenalnie grający Botwinnik. Stan turnieju na 3 maja:

Botwinnik + 10 (z 14).

Keres, Smysłow i Rzeszewski po 7,5 punktów.

Euwe ma 3,5 pkt.

Do naszych Czytelników.

Redakcja prosi wszystkich naszych Czytelników biorących udział w konkursie „Kto będzie mistrzem szachowym świata" o nadsyłanie do redakcji odpowiedzi najdalej do dnia 20 maja br., gdyż po 20 maja mistrzostwa szachowe świata będą już zakończone.

KONKURS NA MAPĘ WYBRZEŻA

Okręg Warszawski i Stołeczny Ligi Morskiej pragnąc wzbudzić jak najszersze zainteresowanie wybrzeżem morskim wśród młodzieży szkolnej, ogłasza konkurs na wykonanie mapy „Polskiego Wybrzeża Morskiego".

W konkursie mogą wziąć udział tylko członkowie Kół Szkolnych Ligi Morskiej przy szkołach średnich wszelkiego typu, którzy nie przekroczyli 20 roku życia i uzyskali zezwolenie rodziców na udział w konkursie.

Na deklaracji zgłoszeniowej należy uzyskać zaświadczenie Władz Szkolnych stwierdzające, że zainteresowany jest uczniem danej szkoły i członkiem Koła Szkolnego Ligi Morskiej, jak również, zezwolenie rodziców na udział v konkursie.

Mapa winna być wykonana w skali 1:500.000 i obejmować pas wybrzeża na 10 km w głąb lądu, na kartonie, brystolu, tekturze, dykcie lub innym materiale, w technice wielobarwnej, tuszem, temperą, akwarelami lub farbą olejną.

Na mapie należy zaznaczyć:

a) możliwie najdokładniejszy konturowy zarys wybrzeża obecnego zaznaczając granice posiadanego wybrzeża z 1939 r.,
b) morskie wody przybrzeżne, podając głębokość morza w kolorach,
c) porty handlowe, importowo-eksportowe,
d) porty rybackie,
e) stocznie,
f) latarnie morskie,
g) najwyższe wyniosłości terenowe w 10 km pasie przybrzeżnym,
h) przybrzeżne linie komunikacji lądowej,
i) uzdrowiska i plaże,
j) zalesienie, bagna, rzeki i jeziora.

Oznaczenie może być dokonane przyjętymi znakami konwencjonalnymi lub w/g własnych pomysłów, które opisać należy w legendzie w lewym rogu u dołu. W prawym rogu u dołu należy umieścić czytelnie podpis i adres autora.

Za najlepsze prace przyznane będą następujące nagrody:

Jedna nagroda pierwsza w wysokości 5.000 zł,
Dwie nagrody drugie, każda w wysokości 4.000 zł,
Trzy nagrody trzecie, każda w wysokości 3.000 zł,
Cztery nagrody czwarte, każda w wysokości 2.000 zł,
Dziesięć nagród piątych, każda w wysokości 1.000 zł,

Do powyższych nagród Wojskowy Instytut Geograficzny dodaje:

do pierwszej nagrody — mapę całej Polski w skali 1:500.000 podklejoną płótnem,
do drugiej nagrody mapę Polski w skali 1:1.000.000,
do trzeciej nagrody mapę samochodową,
do czwartej nagrody mapę Szczecina,
do piątej nagrody mapę Gdańska i Olsztyna.

Poza tym dziesięć nagród pocieszenia w postaci rocznej bezpłatnej prenumeraty „Młodzieży Morskiej".

Złożone prace przechodzą na własność Okręgu Warszawskiego i Stołecznego Ligi Morskiej, który zastrzega sobie przejęcie na siebie praw autorskich i prawo reprodukcji i rozsprzedaży najlepszej mapy.

Termin składania zgłoszeń upływa dnia 7 września 1948 r.

Termin składania wykonanych prac upływa dnia 1 października 1948 r.

DEKLARACJE ZGŁOSZENIOWE NA KONKURS OTRZYMAĆ MOŻNA W OKRĘGU WARSZAWSKIM I STOŁECZNYM LIGI MORSKIEJ, WARSZAWA, WIDOK 10.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. **Redaguje: Komitet Redakcyjny.**
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-06
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W." Nr. 4 w Gdyni

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 250, PÓŁROCZNA: 130, KWARTALNA: 75.—

Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.
W sprawie otrzymania zaległych numerów z ub. lat, należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast z bież. roku pod adresem, Centr. Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. W-09995

SPUSZCZENIE NA WODĘ m/s „WARTA"



W ramach uroczystości założenia stępki pod dwa pierwsze budowane w Polsce po wojnie węglorudowce, która miała miejsce w ub. miesiącu w Gdańsku, spuszczono odremontowany gruntownie m/s „Warta". Na zdjęciu widzimy gości zwiedzających stocznię na krótko przed spuszczeniem „Warty" na wodę.

Fot. K. Komorowski